GUIDE CANADIEN

EXIGENCES D'EXPLOITATION ET D'ACCÈS FRONTALIER
POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS ÉTRANGERS

DES RESSOURCES DE L'ALENA

avril 2002

Canada

ISBN No.: T22-109/2002F
Cat. No.: 0-662-87007-7

103-02881/

Remerciements

Transports Canada tient à remercier les ministères, organisations et organismes canadiens suivants pour leur contribution dans le cadre de la conception de ce guide :

- Agence des douanes et du revenu du Canada
- Ministère de la Citoyenneté et de l'immigration
- Ministère des Finances
- Agence canadienne d'inspection des aliments
- Conseil du secrétariat des sous-ministres
- Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

Exigences d'exploitation et d'accès frontalier des transporteurs routiers

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

APERÇU

1. SITES INTERNET UTILES
2. RÉSUMÉ DES EXIGENCES D'EXPLOITATION
3. EXIGENCES D'EXPLOITATION ET ORGANISMES CONTACTS (PAR PROVINCE)
4. ASSURANCE VÉHICULE
5. ENTENTE INTERNATIONALE CONCERNANT LA TAXE SUR LES CARBURANTS ET LE PLAN D'IMMATRICULATION INTERNATIONAL
6. NORMES DE POIDS ET DE DIMENSION DES VÉHICULES
7. SÉCURITÉ
8. TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES
   - Transport des marchandises dangereuses – Notions élémentaires
   - Plaques et étiquettes
   - Liste des personnes-ressources
9. GUIDES DU CAMIONNEUR
   - Passage des frontières internationales – Guide du camionneur
   - Panneaux et règlements routiers : Guide du camionneur
10. EXIGENCES EN MATIÈRE D'IMMIGRATION
    - Permis de séjour temporaire au Canada en vertu de l'Accord de libre-échange nord-américain : Guide pour les hommes et femmes d'affaires américains et mexicains.
11. DOUANES
    - Guide relatif à l'importation de marchandises commerciales
12. EXIGENCES D'IMPORTATION DE PRODUITS ALIMENTAIRES, D'ANIMAUX ET DE VÉGÉTAUX
13. QUESTION FISCALES

INTRODUCTION

Les États-Unis ont manifesté leur intention d'ouvrir la frontière États-Unis / Mexique aux camions mexicains en juin 2002. Les transporteurs mexicains devront répondre aux normes d'exploitation et de sécurité américaines avant que l'accès complet aux autoroutes américaines leur soit accordé et avant de pouvoir traverser les É.-U. pour se rendre au Canada.

Ce manuel vise à informer les transporteurs mexicains et américains ainsi que les autres parties intéressées sur l'exploitation de services internationaux à destination du Canada. Il donne un aperçu des exigences nécessaires pour obtenir des permis et des certificats d'exploitation, et pour répondre aux normes de sécurité et de véhicules. Le manuel contient aussi de l'information sur les exigences en matière d'assurance des transporteurs routiers, le transport des marchandises dangereuses, l'entrée au pays des conducteurs en vertu des règles en matière d'immigration, les douanes, et les règlements des autres ministères.

Enfin, le manuel fournit des personnes ressources au sein des organismes gouvernementaux concernés où il est possible d'obtenir davantage de renseignements.

Conçu par la Direction de politique transports routiers de Transports Canada, ce manuel puise dans la documentation offerte par diverses sources du gouvernement et de l'industrie et pourrait faire l'objet de mises à jour. Si vous avez des questions, veuillez communiquer avec l'organisme concerné.

Ce manuel sera aussi disponible sur le site Web de Transports Canada, au www.tc.gc.ca

APERÇU – EXPLOITATION DU TRANSPORT ROUTIER AU CANADA

Au Canada, les transporteurs routiers (de camions et d'autobus) sont régis par le gouvernement fédéral et provincial ou territorial, selon l'endroit où ils exploitent leurs véhicules. Le gouvernement fédéral a l'autorité sur les transporteurs routiers qui fournissent des services interprovinciaux ou internationaux. Cependant, selon la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* (LTVM) datant de 1987, le ministère fédéral des transports, Transports Canada, délègue son autorité d'application des normes d'exploitation des transporteurs routiers aux provinces et territoires. De plus, les provinces et les territoires ont une compétence sur les transporteurs routiers offrant des services à l'intérieur de la province ou du territoire, et ils sont aussi responsables de la sécurité routière, de l'immatriculation de la voiture et de l'enregistrement du conducteur, ainsi que des permis de conduire et des besoins d'entretien du véhicule.

Le temps que ce manuel soit complété, la LTVM a été modifiée afin de réglementer les transporteurs routiers selon la sécurité de leur exploitation. Ce nouveau régime de rendement en matière de sécurité sera exécuté de façon constante à travers le Canada dès l'adoption de la LTVM, qui est prévue pour la fin 2002. Chaque province et territoire surveillera et évaluera le rendement en matière de sécurité d'un transporteur routier selon les 16 normes du *Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers* (CCSTR). Les provinces et les territoires pourront sanctionner les transporteurs routiers (les conducteurs ou les véhicules) dont le rendement ne sera pas jugé suffisamment sécuritaire.

Afin de pouvoir exploiter leurs véhicules, les transporteurs routiers devront s'inscrire au programme en matière de sécurité de leur lieu d'origine (où leurs véhicules sont immatriculés) et présenter une preuve d'assurance de responsabilité civile et d'assurance contre les dommages matériels. Si un transporteur routier répond à toutes les exigences, il recevra un certificat d'aptitude à la sécurité. Pour conserver ce certificat, il devra se conformer aux règlements fédéraux, provinciaux et territoriaux en matière de sécurité. Puisque certains règlements peuvent varier d'une place à une autre, il incombe au transporteur routier d'assurer que ses véhicules et ses conducteurs sont conformes aux règles applicables. La CCSTR s'applique aux camions d'une masse brute de plus de 4 500 kg et aux autobus pouvant transporter plus de 10 personnes, incluant le chauffeur. On peut trouver plus d'information à ce sujet à la section sur la Sécurité.

Dans certaines provinces et certains territoires du Canada, on doit toujours obtenir une autorisation économique (permis d'exploitation) pour pouvoir exploiter un autobus interurbain ou nolisé. Les autobus interurbains et les autobus nolisés exploités dans ces provinces et territoires doivent prouver que le service qu'ils offrent est d'intérêt public. Dans certains cas, les demandes de service régulier sont assujetties à des normes plus strictes en matière de preuve que les demandes d'autorisation liées au service nolisé. De façon générale, les exploitants de service nolisé et les organisateurs de voyage étrangers n'ont pas besoin d'une autorisation économique pour faire visiter des groupes de touristes au Canada (c.-à-d. un groupe qui entre au Canada, le visite et le quitte ensuite), mais les exigences réglementaires varient d'une province à une autre. Les autocariste doivent répondre aux exigences en matière de sécurité, qu'ils aient besoin d'un permis d'exploitation ou non. En règle générale, un autocariste étranger doit communiquer avec l'autorité concernée de la province ou du territoire où il a l'intention d'exploiter ses véhicules.

SITES INTERNET UTILES

Ministères des transports des provinces et territoires :

Alberta : www.trans.gov.ab.ca	**Ontario :** http://www.mto.gov.on.ca/french/trucks
Colombie-Britannique : www.icbc.com/Commercial_Vehicles/index.html	**Île-du-Prince-Édouard :** www.gov.pe.ca/tpw/index.php3
Manitoba : http://www.gov.mb.ca/tgs/portal.fr.html	**Québec :** http://www.mtq.gouv.qc.ca http://www.saaq.gouv.qc.ca http://www.ctq.gouv.qc.ca/reg/reg.htm
Nouveau-Brunswick : www.gnb.ca/0113/index-f.asp	**Saskatchewan :** www.gov.sk.ca/topic-picklists/?10
Terre-Neuve : www.gov.nf.ca/gsl/	**Territoires du Nord-Ouest :** www.gov.nt.ca/Transportation/index.html
Nouvelle-Écosse : www.gov.ns.ca/snsmr/rmv	**Territoire du Yukon :** http://www.gov.yk.ca/depts/community/motorvehicles/index.html
Nunavut : www.gov.nu.ca/cgt.htm	

Transports Canada
www.tc.gc.ca/securiteroutiere/mctr/mctr_f.htm

Marchandises dangereuses
www.tc.gc.ca./tmd/publications.htm

Admission temporaire au Canada aux termes de l'Accord de libre-échange nord-américain
www.cic.gc.ca/manuals-guides/francais/FW-f/index.html

Guide sur l'importation des marchandises commerciales
www.ccra-adrc.gc.ca/F/pub/cp/rc4041fm/LISEZ-MOI.html

Exigences relatives à l'importation de produits alimentaires, d'animaux et de végétaux
www.inspection.gc.ca

RÉSUMÉ DES EXIGENCES EN MATIÈRE D'EXPLOITATION

	EXIGENCES	PERMIS DE VOYAGE UNIQUE
ALBERTA	• Permis d'exploitation du pays d'origine (autocars seulement) • Assurance des marchandises ou contre les détournements et vol et assurance de la responsabilité civile des particuliers ou contre les dommages matériels • Bureau d'enregistrement des entreprises de l'Alberta • Cote de sécurité du DOT des États-Unis • Preuve d'aptitude en matière de sécurité (à présenter sur demande)	Maximum de 6 par an
COLOMBIE-BRITANNIQUE	• Preuve d'aptitude en matière de sécurité • Adresse commerciale enregistrée en Colombie-Britannique • Assurance des marchandises ou contre les détournements et vol et assurance de la responsabilité civile des particuliers ou contre les dommages matériels	Trente jours (permis et immatriculation du véhicule combinés), maximum de 2 par véhicule automobile par an
Î.-P.-É.	• Aucune exigence	Non requis
MANITOBA	• Preuve d'aptitude en matière de sécurité • Assurance des marchandises ou contre les détournements et vol et assurance de la responsabilité civile des particuliers ou contre les dommages matériels • Statuts constitutifs (ou enregistrement national du transporteur) • Certificat de permis d'exploitation du pays d'origine (Mexique ou États-Unis) • Cote de sécurité du DOT des États-Unis	Jusqu'à 6 par an
NOUVEAU-BRUNSWICK	• Il faut demander des instructions particulières • Assurance des marchandises ou contre les détournements et vol et assurance de la responsabilité civile des particuliers ou contre les dommages matériels • Preuve d'aptitude en matière de sécurité et permis d'exploitation du pays d'origine (Mexique ou États-Unis)	À acheter *avant d'entrer au Nouveau-Brunswick*
NOUVELLE-ÉCOSSE	• À satisfaire dans le seul cas des autocars	Disponibles (autocars seulement)
NUNAVUT	• Sans objet	Sans objet
ONTARIO	• Numéro du Certificat d'enregistrement du conducteur du véhicule utilitaire (CVOR) (ou demande en traitement) • Assurance des marchandises ou contre les détournements et vol et assurance de la responsabilité civile des particuliers ou contre les dommages matériels • Adresse ontarienne de l'entreprise ou de l'agent • Déclaration relative aux faillites • Test d'aptitude en matière de sécurité	Disponibles dans des circonstances particulières seulement
QUÉBEC	• Copie du certificat de constitution, s'il s'agit d'une société, ou enregistrement national du transporteur • Zones prévues d'exploitation au Québec • Adresse québécoise du siège social, du domicile ou de l'agent muni d'une procuration • Preuve d'assurance et d'aptitude en matière de sécurité • Copie des certificats d'enregistrement pour la taxe sur les carburants • Enregistrement de tractionnaire (le cas échéant)	Permis de dix jours disponibles
SASKATCHEWAN	• Certificat d'aptitude en matière de sécurité valide pour cinq ans • Assurance des marchandises ou contre les détournements et vol et assurance de la responsabilité civile des particuliers ou contre les dommages matériels • Enregistrement de la société	Disponibles (permis d'exploitation, immatriculation du véhicule, poids hors normes, dimensions hors normes et taxe sur les carburants combinés)

TERRE-NEUVE ET LABRADOR	• À satisfaire dans le seul cas des autocars • Assurance des marchandises ou contre les détournements et vol et assurance de la responsabilité civile des particuliers ou contre les dommages matériels • Preuve d'aptitude en matière de sécurité (à présenter sur demande)	Non requis
TERRITOIRES DU NORD-OUEST	• Sans objet	Sans objet
YUKON	• Certificat d'assurance signé par la compagnie d'assurances • Certificat de constitution, s'il s'agit d'une société • Pour les autocars, description des itinéraires et des horaires proposés • Numéro du *Code canadien de sécurité* NSC, numéro du DOT des États-Unis ou enregistrement du pays d'origine	Jusqu'à 6 par transporteur par année civile

IMMATRICULATION DES VÉHICULES

	PÉRIODE D'IMMATRICULATION	EXIGENCES	PERMIS DE VOYAGE UNIQUE
ALBERTA	Du 1er avril au 31 mars	• Preuve de propriété • Formulaire d'importation de véhicule (s'il y a lieu) • Assurance valide • Certificat d'aptitude en matière de sécurité (numéro du *Code canadien de sécurité*) • Identification de la personne qui s'enregistre • Bureau d'enregistrement des adresses et des entreprises de l'Alberta (IRP)	Disponibles
COLOMBIE-BRITANNIQUE	Du 1er janvier au 31 décembre	• Assurance et licence valides • Certificat d'aptitude en matière de sécurité (numéro du *Code canadien de sécurité*) • Identification de la personne qui s'enregistre	Voyage unique ou aux trois mois
Î.-P.-É.	Annuelle, échelonnée selon le mois de naissance du propriétaire enregistré	• Preuve de propriété • Paiement de la taxe de vente (IRP) • Enregistrement pour la taxe sur les carburants • Identification de la personne qui s'enregistre	Cinq jours
MANITOBA	Du 1er mars au 28 ou 29 février	• Preuve d'assurance responsabilité civile et d'assurance contre les dommages matériels (y compris une assurance des marchandises s'il s'agit d'un transporteur pour le compte d'autrui) • Pour les véhicules neufs, il faut présenter le formulaire original de description du véhicule neuf fourni par le fabricant • Identification de la personne qui s'enregistre	Disponibles
NOUVEAU-BRUNSWICK	Un an	• Preuve de propriété • Preuve d'un permis de conduire valide • Preuve d'enregistrement pour la taxe sur les carburants (IFTA) • Identification de la personne qui s'enregistre	Disponibles
NOUVELLE-ÉCOSSE	Un an	• Preuve de propriété et d'assurance • Papiers d'immatriculation du pays d'origine (Mexique ou États-Unis) • Identification de la personne qui s'enregistre	Trente jours
NUNAVUT	De trois mois à un an	• Preuve de propriété, de responsabilité financière et d'assurance • Ne participe pas à l'IRP • Identification de la personne qui s'enregistre	Non émis; immatriculation complète requise
ONTARIO	Échelonnée sur trois à quinze mois	• Preuve d'immatriculation dans le pays d'origine • Preuve de poids à vide • Formulaire K22 de Douanes Canada (pour les véhicules importés des États-Unis) • Preuve de propriété • Immatriculation obligatoire dans le cadre de l'IRP • Identification de la personne qui s'enregistre	Dix jours
QUÉBEC	Du 1er avril au 31 mars	• Permis d'exploitation (pour les entreprises de camionnage en vrac seulement) • Preuve de propriété • Formulaire K22 de Douanes Canada (pour les véhicules importés des États-Unis) • Identification de la personne qui s'enregistre	Dix jours

SASKATCHEWAN	Un an, immatriculation échelonnée	• Tracteur : preuve d'une assurance suffisante, dont une assurance de responsabilité civile de 200 000 $ • Semi-remorque : aucune autre immatriculation requise si le véhicule porte des plaques valides du pays d'origine • Identification de la personne qui s'enregistre	Comme sous la rubrique « Résumé des exigences en matière d'exploitation »
TERRE-NEUVE ET LABRADOR	Un an	• Preuve de propriété et d'assurance • Certificat de bon état mécanique pour les véhicules ayant plus d'un an • Pour les camions et les remorques, il faut payer les droits entiers, mais les droits applicables aux autocars affrétés ne sont pas à payer si ces derniers ont fait l'objet d'une immatriculation valide dans le pays d'origine • Identification de la personne qui s'enregistre	Disponibles (pour les camions et les remorques)
TERRITOIRES DU NORD-OUEST	De trois mois à un an	• Preuve de propriété, de responsabilité financière et d'assurance • Ne participent pas à l'IRP • Identification de la personne qui s'enregistre	Non émis; immatriculation complète requise
YUKON	Un an, immatriculation échelonnée selon le nom du transporteur	• Le certificat d'assurance doit préciser qu'il est valide pour « tout le Canada, *y compris les territoires du Nord-Ouest et le Yukon.* » • Identification de la personne qui s'enregistre	Disponibles

TAXE SUR LES CARBURANTS

	EXIGENCES	PERMIS DE VOYAGE UNIQUE	TAUX AU LITRE (cents)[1]
ALBERTA	• Rapports trimestriels pour les transporteurs albertains • Remboursement du trop-payé	Six au maximum	9,0
COLOMBIE-BRITANNIQUE	• Rapports mensuels • Crédit ou remboursement du trop-payé	Jusqu'à 6 par véhicule par semestre	11,5
Î.-P.-É.	• Rapports trimestriels • Le crédit de trop-payé doit être utilisé dans un délai d'un an • Aucun remboursement	Disponibles	12,5
MANITOBA	• Rapports trimestriels • Le remboursement du trop-payé doit être demandé dans un délai d'un an	Disponibles	10,9
NOUVEAU-BRUNSWICK	• Rapports trimestriels • Le remboursement du trop-payé doit être demandé dans un délai de trois ans	Disponibles	13,7
NOUVELLE-ÉCOSSE	• Rapports mensuels • Le crédit de trop-payé doit être utilisé dans un délai d'un an	Disponibles	15,4
ONTARIO	• Rapports trimestriels • Remboursement automatique des trop-payés excédant 10 $; crédit dans les autres cas	Voyage unique de deux à trois jours (200 à 600 km), *seulement pour les parcs qui parcourent moins de 10 000 km (6 215 milles) par an en Ontario*	14,3
QUÉBEC	• Permis temporaires disponibles dans le cadre de l'IFTA	Voyage unique de trois jours, pourvu que le parc n'effectue pas plus de 5 voyages et ne parcoure pas plus de 10 000 km (6 215 milles) par an dans la province	13,3
SASKATCHEWAN	• Rapports trimestriels • Crédit pour trop-payé d'au plus 100 $; remboursement dans les autres cas	Comme à la rubrique « Résumé des exigences en matière d'exploitation » Aucun remboursement de la taxe payée sur les carburants	15,0
TERRE-NEUVE ET LABRADOR	• Rapports mensuels	Non émis	16,5
TERRITOIRES DU NORD-OUEST	• Rapports mensuels ou cautionnement • Remboursement du trop-payé		8,5
YUKON	• Rapports mensuels • Cautionnement de 300 $ • Remboursement du trop-payé	À 0,04 $ le kilomètre pour les voyages uniques	7,2

Nota : Le Mexique n'a pas souscrit à l'IFTA : les exigences précédentes ne s'appliquent peut-être donc pas aux conducteurs mexicains de la même manière qu'aux conducteurs canadiens et américains.

[1] Sous réserve de changement.

COLOMBIE-BRITANNIQUE

PERMIS D'EXPLOITATION

Insurance Corporation of British Columbia
Motor Carrier Department
McLaren Centre
104-4240 Manor Street
Burnaby, BC V5G 1B2
Téléphone : (604) 453-4250
Télécopieur : (604) 453-4253

Sur présentation de :

- Preuve de santé physique;
- Adresse du siège social en Colombie-Britannique;
- Preuve de responsabilité financière (assurance marchandises).

Permis de séjours : Voyage simple, permis de 30 jours (permis d'exploitation et immatriculation combinés de véhicule) disponibles des bureaux de district et des postes de pesage. Maximum de 2 permis par véhicule par année.

IMMATRICULATION DU VÉHICULE

Insurance Corporation of British Columbia
Interjurisdictional Licensing Office
P.O. Box 7500
Vancouver, BC V6B 5R9
(604) 443-4450

Période d'immatriculation : Du 1er janvier au 31 décembre.

Exigences

- Attestation de responsabilité financière et permis de conduire valide. Porteurs-remorqueurs et remorques doivent être enregistrés au nom du détenteur de la licence du transporteur routier.

Permis de séjours : Voyage simple (comme ci-dessus) et permis trimestriels disponibles.

Plan d'immatriculation international (IRP)

(604) 443-4450

TAXE SUR LES CARBURANTS

Ministry of Finance
Consumer Taxation Branch
Motive Fuel Section
1082, Douglas Street
Victoria, BC V8T 4K6
Enregistrement IFTA : (250) 387-0635
Taxe sur les carburants : (250) 387-3367

Exigences

Rapports mensuels. Crédit ou remboursement du trop-payé.

Permis de séjours : Jusqu'à six permis de voyage simple par véhicule par six mois disponibles des postes de pesage.

ALBERTA

PERMIS D'EXPLOITATION

Certificat de permis d'exploitation extra-provincial disponible auprès de :

Alberta Transportation Vehicle Safety and Carrier Services
Provincial Building, Room 401
4920 - 51 Street
Red Deer, AB T4N 6K8
(403) 340-5021

Sur présentation des documents suivants :

- Permis d'exploitation émis au Mexique ou aux États-Unis;
- Assurance marchandises / assurance détournement et vol et assurance responsabilité civile / dommages matériels;
- Alberta Corporate Registry;
- Cote de sécurité du DOT des États-Unis.

Permis de séjours : Permis de voyage simple, émis au bureau ci-dessus ou à un poste d'inspection de véhicule ou encore à un bureau de district. Maximum de 6 permis par année civile.

IMMATRICULATION DU VÉHICULE*

Doit immatriculer le porteur-remorqueur (unité motrice) auprès de :

Alberta Transportation Prorate Services
1st Floor, Willowglen Business Park
803 Manning Rd. NE
Calgary, AB T2E 7M8
(403) 297-2920

- Au prorata du pays d'origine (le cas échéant).

Les plaques d'immatriculation de la remorque peuvent s'obtenir d'un bureau

d'Alberta Registries. Lorsque le transporteur n'est pas au prorata en Alberta, il peut obtenir un permis par l'entremise d'Alberta Transport ou dans un poste d'inspection de véhicule.

Période d'immatriculation : Du 1er avril au 31 mars.

Exigences

- Preuve de propriété;
- Formulaire d'importation de véhicule;
- Assurances interprovinciales valides;
- Permis d'exploitation;
- Identification de la personne enregistrée;
- Adresse de l'enregistrement en Alberta;
- Alberta Corporate Registry.

Permis de séjours : Disponibles.

Plan d'immatriculation international (IRP)

(403) 340-5430

TAXE SUR LES CARBURANTS*

Alberta Treasury
Tax Services
2nd Floor W, Sir Frederick
W. Haultain Bldg.
9811 - 109 Street
Edmonton, AB T5K 2L5

Déclaration de la taxe sur les carburants :
(780) 427-0222

Enregistrement IFTA : (780) 427-3044

Exigences

Rapports trimestriels déposés pour les transporteurs albertains. Remboursement du trop-payé.

*La plupart des administrations canadiennes et américaines font partie de l'IFTA. Tous les cautionnements se font par l'entremise du pays d'origine.

SASKATCHEWAN

PERMIS D'EXPLOITATION

Highway Traffic Board
2260 11th Avenue
Regina, SK S4P 0J9
(306) 775-6672

Le certificat d'aptitude à la sécurité est valide pour 5 ans. Le requérant doit fournir une preuve d'assurances, d'aptitude en matière de sécurité et d'enregistrement de l'entreprise.

Permis de séjours : Permis de voyage simple disponibles (permis disponible pour exploitation, immatriculation, poids hors normes, dimensions hors normes et taxe sur les carburants).

IMMATRICULATION DU VÉHICULE

Saskatchewan Government Insurance
International Registration Plan (IRP)
2260 - 11th Avenue
Regina, SK S4P 0J9
(306) 751-1251

Période d'immatriculation : Échelonnée.

Exigences

Porteur-remorqueur : Preuve d'assurances suffisantes, y compris 200 000 $ de responsabilité civile.

Remorque : Aucune autre immatriculation requise si en possession de plaques valides du pays d'origine.

Permis de séjours : Tels qu'à la rubrique Exigences d'exploitation.

Plan d'immatriculation international (IRP)

(306) 751-1251

TAXE SUR LES CARBURANTS

Saskatchewan Finance
Revenue Division
2350 Albert Street
Regina, SK S4P 4A6
(306) 787-7749

Exigences

Rapports trimestriels. Crédit du trop-payé jusqu'à 100 $; sinon, remboursement.

Permis de séjours : Tels qu'à la rubrique Exigences d'exploitation. Aucun remboursement de la taxe payée sur les carburants.

MANITOBA

PERMIS D'EXPLOITATION

Commission du transport routier
Pièce 200-301, rue Weston
Winipeg, MB R3E 3H4
(204) 945-8915

- Sur présentation de preuve satisfaisante d'aptitude en matière de sécurité, la Commission du transport routier traitera une demande de permis d'exploitation. La Commission acceptera un certificat de permis d'exploitation du pays d'origine du transporteur (Mexique ou États-Unis) comme preuve d'aptitude.

Permis de séjours : Jusqu'à 6 permis d'exploitation sont accordés par année. Les permis sont disponibles des postes de vérification de véhicules ou directement de la Commission du transport routier.

IMMATRICULATION DU VÉHICULE

Transport et Services Gouvernementaux,
Gouvernement du Manitoba
Division des permis et immatriculations des véhicules
Immatriculation de véhicules commerciaux
1075, avenue Portage
Winnipeg, MB R3G 0S1
(204) 945-7380
Courriel : IRP@gov.mb.ca

Période d'immatriculation : Du 1er mars au 28/29 février.

Exigences

Pour immatriculer les véhicules en vertu du Plan d'immatriculation international (IRP) à l'extérieur des É.-U., les transporteurs doivent avoir « un établissement permanent » au Manitoba, tel que stipulé dans l'entente IRP.

Permis de séjours : Disponibles.

Autres exigences :

Un Acte de vente, un certificat de changement de propriété et une inspection récente du véhicule sont requis pour immatriculer un véhicule usagé. Le détenteur d'un permis d'exploitation fournira une autorisation écrite pour qu'un propriétaire exploitant puisse immatriculer les véhicules au nom du transporteur routier qui détient le permis d'exploitation. Les véhicules neufs doivent présenter le formulaire Description du véhicule neuf original du fabricant. Les véhicules loués doivent soumettre une copie du contrat de location.

Exploitation limitée au moyen de petits véhicules

Les véhicules immatriculés dans un pays membre de l'IRP, avec un poids brut enregistré de 11 793 kg ou moins (26 000 livres) auront la permission de circuler à l'intérieur du Manitoba pendant un maximum de sept jours consécutifs dans une année civile ou jusqu'à sept voyages simples dans une année civile sans que soit exigé l'achat de permis de voyage simple ou l'enregistrement du véhicule en vertu de l'IRP.

Permis de séjours :
Des permis de voyage simple sont disponibles à la Commission du transport routier ou aux :
Services des permis
1550, avenue Dublin (Winnipeg)
MB R3E 0L4
(204) 945-3961.

Des permis de voyage simple, permis d'exploitation et permis de taxe sur les carburants sont aussi disponibles des postes d'inspection de véhicule / postes de pesage au point d'entrée ou à proximité du point d'entrée du Manitoba et à divers endroits dans la province.

Plan d'immatriculation international (IRP)

(204) 945-8915

TAXE SUR LES CARBURANTS

Ministère des finances du Manitoba
Division des taxes
101 – 401, avenue York
Winnipeg, MB R3C 0P8
(204) 945-5603
Numéro sans frais : 1-800-782-0318
Courriel : MBTax@fin.gov.mb.ca

Rapports trimestriels. Le remboursement du trop-payé doit être demandé pendant l'année en cours.

Permis de séjours : Disponibles aux postes de péage et d'inspection sur paiement de la taxe sur voyages simples.

ONTARIO

PERMIS D'EXPLOITATION

Ministry of Transportation
Carrier Sanctions & Investigations Office
301 St. Paul St., 3rd Floor
St. Catharines, ON L2R 7R4
Téléphone :
Local : (905) 704-2520
Numéro sans frais : 1-800-387-7736
Télécopieur : (905) 704-2525

- Les requérants doivent fournir un numéro CVOR (Commercial Vehicle Operator's Registration Certificate) (ou soumettre une demande à cet effet, ainsi qu'un permis d'exploitation), une preuve d'assurances, une déclaration relative aux faillites, un test d'aptitude en matière de sécurité et l'adresse ontarienne de l'entreprise d'un agent domicilié en Ontario.

Permis de séjours :

a. 1 jour (bon pour une période de 4 jours) :

1 camion, 1 voyage – entré plein, sorti vide.
100 $, maximum de 3 permis par année.

b. 7 jours (permis spécial) :

- Bon pour 7 jours, aucune limite de camions et de voyages, entrés pleins, sortis pleins;
- Doit être détenteur d'un permis d'exploitation du pays d'origine;
- 100 $, maximum de 3 permis par année.

IMMATRICULATION DU VÉHICULE

Ministry of Transportation
Carrier Sanctions & Investigations Office
301 St. Paul St., 3rd Floor
St. Catharines, ON L2R 7R4
Téléphone :
Local : (905) 704-2520
(905) 704-2500
Numéro sans frais : 1-800-387-7736
Télécopieur : (905) 704-2525

Période d'immatriculation : Échelonnée; achat minimal de 3 mois, maximal de 15 mois.

Doit être immatriculé en vertu du Plan d'immatriculation international.

Exigences

- Preuve d'immatriculation;
- Preuve de poids à vide;
- Documents appropriés de Douanes Canada;
- Preuve de propriété.

Permis de séjours : Permis de 10 jours disponibles dans diverses compagnies privées d'émission de permis.

Plan d'immatriculation international (IRP)

(905) 704-2500

TAXE SUR LES CARBURANTS

Ministry of Finance
Motor Fuels and Tobacco Tax Branch
33 King Street West, 3rd Floor
P.O. Box 620
Oshawa, ON L1H 8E9
(905) 433-6389 ou
(905) 433-6412

Exigences

Rapports trimestriels. Remboursement automatique du trop-payé excédant 10 $; sinon, crédit.

Permis de séjours : Permis de voyage simple de 2 à 3 jours (200 à 600 km) disponibles seulement pour les parcs qui voyagent moins de 10 000 km (6 215 milles) par année en Ontario.

QUÉBEC

PERMIS D'EXPLOITATION

Commission des Transports du Québec
200, chemin Ste-Foy, 7e étage
Québec, QC G1R 5V5
(418) 643-5694

La demande doit comprendre :

- Copie du certificat de constitution, s'il s'agit d'une société;
- Zones prévues d'exploitation au Québec;
- Adresse québécoise du siège social, domicile ou agent muni d'une procuration;
- Preuve d'assurance et d'aptitude en matière de sécurité;
- Copie du certificat d'enregistrement pour la taxe sur les carburants;
- Enregistrement de propriétaire exploitant.

Permis de séjours : Permis de 10 jours disponibles.

IMMATRICULATION DU VÉHICULE

Société de l'assurance automobile du Québec
333, boulevard Jean-Lesage
Case postale 19600
Québec, QC G1K 8J6
(418) 528-3230

Période d'immatriculation : Du 1er avril au 31 mars.

Exigences

- Permis d'exploitation (pour les vraquiers seulement). Preuve de propriété. Formulaire K22 de Douanes Canada (pour les véhicules importés des États-Unis).

Permis de séjours : Permis de voyage simple de 10 jours disponibles.

Plan d'immatriculation international (IRP)

(418) 528-4518 ou
(418) 528-4522

TAXE SUR LES CARBURANTS

Ministère du revenu du Quebec
3800, rue de Marly
Ste-Foy, QC G1X 4A5
(418) 659-4692

Exigences

Permis temporaire disponibles en vertu de l'IFTA.

Permis de séjours : Permis de voyage simple disponibles, pourvu que le parc n'effectue pas plus de 5 voyages et n'excède pas 10 000 km (6 125 milles) par année dans la province.

NOUVELLE-ÉCOSSE

PERMIS D'EXPLOITATION

Nova Scotia Utilities and Review Board
Public Passenger division
P.O. Box 1692, Postal Unit M
Halifax, NS B3J 3S3
(902) 424-3588

Requis pour les autocars seulement.

Permis de séjours : Disponibles à l'adresse ci-dessus (autocars seulement).

IMMATRICULATION DU VÉHICULE

Autocars : Adresse ci-dessus.

Transporteurs pour le compte d'autrui :

Registry of Motor Vehicles
P.O. Box 1652
Halifax, NS B3J 2Z3
(902) 424-7700

Période d'immatriculation : Un an.

Exigences

Preuve de propriété et d'assurances. Papiers d'enregistrement du pays d'origine (Mexique ou États-Unis).

Permis de séjours : Permis de voyage simple de 30 jours disponibles.

Plan d'immatriculation international (IRP)

(902) 424-7700, ou
(902) 424-5536

TAXE SUR LES CARBURANTS

Fuel & Tobacco Tax Division
P.O. Box 755
Halifax, NS B3J 2V4
(902) 424-2850

Exigences

Rapports mensuels. Le crédit du trop-payé doit être utilisé pendant l'année civile en cours.

Permis de séjours : Disponibles aux postes de pesage.

NOUVEAU-BRUNSWICK

PERMIS D'EXPLOITATION

Les permis d'exploitation ne sont pas requis au Nouveau-Brunswick, mais tous les camions doivent se conformer aux exigences de sécurité relatives aux inspections de voyage, au bon état mécanique, aux heures de service et à la sécurité de la charge.

Les exigences spécifiques peuvent s'obtenir de la :

Commission des transports routiers
110, rue Charlotte (ou C.P. 5001)
St. John, NB E2L 2J3

Mais, en règle générale, une preuve d'assurances, d'aptitude et de permis d'exploitation du pays d'origine (DOT du Mexique ou des É.-U.) est requise.

Permis de séjours : Un permis de voyage simple doit être acheté de la Commission des transports routiers avant d'entrer au Nouveau-Brunswick.

IMMATRICULATION DU VÉHICULE

Ministère des Transports
Direction des politiques des transports
C.P. 6000
Pièce 573, Kings Place, York Towers
Fredericton, NB E3B 5H1
(506) 453-2982

Période d'immatriculation : Un an.

Exigences

Preuve de propriété, permis de conduire valide, enregistrement concernant la taxe sur les carburants.

Permis de séjours : Disponibles.

Plan d'immatriculation international (IRP)

(506) 453-2215

TAXE SUR LES CARBURANTS

Ministère des Finances
Division du revenu
670, rue King
C.P. 3000
Fredericton, NB E3B 5G5
(506) 453-2408

Exigences

Rapports trimestriels. Le remboursement du trop-payé doit être demandé dans les 3 ans qui suivent.

Permis de séjours : Disponibles.

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

PERMIS D'EXPLOITATION

Non requis pour les autocars et les transporteurs pour le compte d'autrui.

Permis de séjours : Non requis.

IMMATRICULATION DU VÉHICULE

Department of Transportation and Public Works
Highway Safety Division
P.O. Box 2000
Charlottetown, PE C1A 7N8
(902) 368-5202

Période d'immatriculation : Annuelle, échelonnée selon le mois de naissance du propriétaire enregistré ou selon une date sélectionnée par la compagnie.

Exigences

Preuve de propriété et d'assurances. Paiement de la taxe de vente.

Enregistrement concernant la taxe sur les carburants.

Permis de séjours : Permis de voyage simple de 5 jours disponibles.

Plan d'immatriculation international (IRP)

(902) 368-5202

TAXE SUR LES CARBURANTS

Department of the Provincial Treasury
Taxation and Property Records Division
P.O. Box 1330
Charlottetown, PE C1A 7N1
(902) 368-4070

Exigences

Rapports trimestriels. Le crédit du trop-payé doit être utilisé pendant l'année civile en cours. Aucun remboursement.

Permis de séjours : Disponibles aux postes de pesage.

TERRE-NEUVE ET LABRADOR

PERMIS D'EXPLOITATION

Motor Vehicle Registration Division
Department of Government Services and Lands
P.O. Box 8710
St. John's, NF A1B 4J5
(709) 729-6432

Requis seulement pour les autocars qui circulent sur la route transcanadienne où les passagers montent et descendent.

IMMATRICULATION DU VÉHICULE

Motor Vehicle Registration Division
Department of Government Services and Lands
P.O. Box 8710
St. John's, NF A1B 4J5
(709) 729-2519

Période d'immatriculation : Un an.

Exigences

Preuve de propriété et d'assurances. Certificat de bon état mécanique pour les véhicules ayant plus de un an. Les trains routiers paient les droits entiers, mais les droits d'autocars affrétés sont exonérés sur présentation d'un enregistrement valide dans le pays d'origine.

Permis de séjours : Disponibles (pour les trains routiers) aux ports d'entrée et aux ponts-bascules.

Plan d'immatriculation international (IRP)

(709) 729-3678

TAXE SUR LES CARBURANTS

Department of Finance
Taxation and Fiscal Policy Branch
P.O. Box 8700
St. John's, NF A1B 4J6
Téléphone : (709) 729-6297

Exigences

Rapports mensuels.
Une demande de remboursement couvre normalement une période de 3 mois et est supérieure à 100,00 $.
Permis de séjours : Non émis.

YUKON

PERMIS D'EXPLOITATION

Yukon Motor Transport Board (S-7)
P.O. Box 2703
Whitehorse, YT Y1A 2C6
(403) 667-5782

Le requérant doit présenter :

- Numéro NSC ou DOT du pays d'origine;
- Certificat d'assurance, endossé par la compagnie d'assurances;
- Certificat de constitution, s'il s'agit d'une société;
- Pour les autocars, description des routes / horaires proposés.

Permis de séjours : Disponibles aux postes de pesage, un maximum de 6 par transporteur par année civile.

IMMATRICULATION DU VÉHICULE

Department of Motor Vehicles
P.O. Box 2703
Whitehorse, YT Y1A 2C6
(403) 667-5315

Période d'immatriculation : Un an. Échelonnée d'après le nom du transporteur, ce qui fait que la période initiale peut avoir de 6 à 18 mois.

Exigences

- Le certificat de garantie doit spécifier qu'il est valide pour « tout le Canada, y compris les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon ».

Permis de séjours : Disponibles.

Plan d'immatriculation international (IRP)

Le Yukon ne fait pas partie de l'IRP.

TAXE SUR LES CARBURANTS

Department of Finance
P.O. Box 2703
Whitehorse, YT Y1A 2C6
(403) 667-5345

Exigences

Rapports mensuels. Cautionnement de 300 $. Remboursement du trop-payé de la taxe.

Permis de séjours : Disponibles aux postes de pesage.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST

PERMIS D'EXPLOITATION

Non requis.

IMMATRICULATION DU VÉHICULE

Department of Transportation
Road Licencing and Safety Division
P.O. Box 1320
Yellowknife, NT X1A 2L9
(867) 920-8915

Période d'immatriculation : De 3 mois à un an.

Exigences

- Preuve de propriété, de responsabilité financière et d'assurances.

Permis de séjours : Non émis; immatriculation complète requise.

Plan d'immatriculation international (IRP)

Les Territoires du Nord-Ouest ne font pas partie de l'IRP.

TAXE SUR LES CARBURANTS

Department of Finance
Tax Administration
P.O. Box 1320
Yellowknife, NT
(867) 873-7296

Exigences

Rapports mensuels et cautionnement.
Remboursement du trop-payé.

NUNAVUT

PERMIS D'EXPLOITATION

Motor Vehicle Division
Department of Community Government and Transportation
Bag 1000, Stn. 775
Iqaluit, Nunavut X0A 0H0
(867) 975-5381

Le requérent doit présenter :

- un certificat d'assurance, endossé par la compagnie d'assurance.

IMMATRICULATION DU VÉHICULE

Motor Vehicle Division
Department of Community Government and Transportation
Bag 1000, Stn. 775
Iqaluit, Nunavut X0A 0H0
(867) 975-5381

Période d'immatriculation : de 3 mois à 1 an.

Exigences

- Preuve de propriété, de responsabilité financière et d'assurances.

Permis de séjours : Non émis; immatriculation complète requise.

Plan d'immatriculation international (IRP)

Le Nunavut ne fait pas partie du IRP.

TAXE SUR LES CARBURANTS

Petroleum Products Division
Department of Public Works and Services
Iqaluit, Nunavut X0A 0H0
(867) 645-5165

Taux : La taxe est imposée à la pompe à essence; à cause des traités, les entreprises appartenant à des Inuits ne sont pas admissibles au remboursement de la majorité de leurs coûts de carburant.

ASSURANCE-AUTOMOBILE

HARMONISATION EN VUE DE LA FOURNITURE D'UNE ASSURANCE COMMERCIALE POUR LE CAMIONNAGE TRANSFRONTIÈRES DANS LE CADRE DE L'ALENA

En vertu de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), une zone de libre-échange a été établie entre le Canada, les États-Unis et le Mexique pour l'échange de biens, de services et d'investissements. L'ALENA prévoit que les pays membres s'engagent dans des consultations pour discuter de la mise en œuvre et d'une plus grande libéralisation des dispositions relatives au transport terrestre et aux assurances.

Il est admis que l'absence de régimes d'assurance commerciale normalisés dans les pays membres a constitué un obstacle au libre-échange et restreint la libre circulation du trafic commercial à travers les frontières.

Un groupe de travail trilatéral formé d'associations d'assureurs, d'autorités de réglementation et de responsables des transports a été établi dans le cadre de l'ALENA pour cerner les problèmes d'assurance du camionnage transfrontières. À la suite de la décision que le groupe spécial prévu par l'ALENA a rendue en février 2001 dans le différend frontalier américano-mexicain, et de l'engagement que l'administration Bush a pris d'ouvrir la frontière sud des États-Unis aux camions mexicains, les discussions trilatérales sur l'harmonisation de l'assurance du camionnage transfrontières ont été reprises. Le Groupe de travail sur l'assurance, qui relève du Comité sur les services financiers, se réunit de nouveau pour discuter des options réalisables et du moyen d'arriver à une compatibilité en matière d'assurance. Les objectifs et les options à court et à long terme sont étudiés à l'heure actuelle, et l'objectif ultime visé est celui de la reconnaissance mutuelle d'une police d'assurance par les autorités des trois pays.

Dans un tel contexte, un moyen possible de fournir une assurance de camionnage transfrontières qui sera examiné et étudié est celui du système de procuration et d'engagement (PE) canadien.

En règle générale, les compagnies d'assurances canadiennes et américaines peuvent conclure des ententes commerciales pour fournir une garantie continue aux véhicules commerciaux qui traversent la frontière. Le document PE canadien, qui répondait au besoin d'une preuve commune d'assurance pour les nombreux conducteurs américains qui entraient au Canada, indique une conformité aux exigences minimales en matière d'assurance. Les assureurs américains peuvent déposer un PE auprès du Conseil canadien des responsables de la réglementation d'assurance (CCRRA), puis émettre aux transporteurs américains une « carte jaune », preuve valide d'assurance dans tout le Canada. Cependant, en raison de la variation des conditions provinciales relatives à l'obtention d'un permis de transporteur, il n'est pas rare que les assureurs américains concluent un arrangement « de façade » avec un assureur canadien; selon cet arrangement, l'assureur américain effectue la souscription du camion américain et émet la police au nom de l'assureur canadien, et ce dernier « réassure » le risque auprès de l'assureur américain.

La fourniture d'une assurance commerciale aux transporteurs canadiens qui exercent leur activité aux États-Unis, au sud, est à peu près semblable. Pour y pénétrer, ces transporteurs doivent déposer des certificats de responsabilité financière et présenter une preuve d'assurance. L'assureur canadien conclut une entente avec un assureur américain selon laquelle l'assureur américain effectue les dépôts nécessaires au nom du transporteur canadien, fournit la preuve d'assurance et « réassure » le risque auprès de l'assureur canadien.

Il incombe au transporteur de bien comprendre et de respecter les exigences des provinces et des États en matière d'assurance.

La reconnaissance quasi mutuelle de leurs polices d'assurance par le Canada et les États-Unis s'est avérée efficace grâce aux similarités entre les milieux des assurances, de la réglementation et de la législation des deux pays.

La plupart des marchandises expédiées de nos jours du Mexique aux États-Unis sont protégées par une assurance de voyage; toutefois, une assurance continue devrait devenir la norme après l'ouverture de la frontière sud.

Comme c'est le cas aux États-Unis, c'est le gouvernement fédéral mexicain qui, de concert avec ceux des États, établit les exigences minimales relatives à l'assurance des transporteurs routiers. En vertu de l'ALENA, les compagnies d'assurances étrangères peuvent maintenant exploiter des filiales au Mexique en vue de fournir des services (limités) d'assurance. Il n'existe plus aucune restriction en ce qui concerne la propriété étrangère de compagnies d'assurances établies au Mexique. Cependant, le Mexique maintient toujours la réserve qu'il a faite dans l'ALENA concernant la fourniture d'une assurance-responsabilité civile à l'intérieur du Mexique; cette couverture ne peut être fournie que par des assureurs domiciliés et enregistrés au Mexique. La loi du Texas sur les assurances apporte la même restriction à la fourniture d'une assurance-responsabilité civile aux transporteurs mexicains.

Comme elle exigerait qu'au moins deux gouvernements nationaux modifient leur réglementation des assurances, il est vraisemblable qu'une véritable reconnaissance mutuelle en matière d'assurance soit davantage un objectif à long terme. Le Groupe de travail sur l'assurance discute actuellement de plusieurs solutions de rechange à court terme, plus réalisables, sous le régime des lois et des règlements existants en matière d'assurance :

1. Arrangements faits par l'entremise de courtiers — Les agents gérants généraux (AGG) sont bien établis à la frontière sud et représentent à la fois les compagnies américaines et mexicaines qui assurent le trafic transfrontalier. Le système fonctionne assez bien, mais nécessite deux polices séparées (recto-verso). Les AGG préparent généralement une protection anticipée des transporteurs pour les mouvements transfrontières à des intervalles de douze mois.
2. Coentreprises — Considérées comme un résultat des arrangements faits par l'entremise de courtiers, ces coentreprises sont des arrangements contractuels que les assureurs font entre eux pour combiner des garanties et fournir une assurance continue (une compagnie est celle de façade ou celle qui émet les polices au nom de l'autre compagnie).

3. Compagnies d'assurances multinationales — Puisqu'elles peuvent maintenant posséder 100 % d'une filiale établie au Mexique, les grandes multinationales (p. ex., Zurich Compagnie d'Assurances) sont bien placées pour fournir une garantie dans plus d'un pays et collaborer avec les assureurs domiciliés pour respecter la réglementation nationale de l'assurance (c'est-à-dire la réserve du Mexique relative à la responsabilité civile).
4. Arrangements de façade — Arrangement par lequel un assureur national assume le risque d'une compagnie d'assurances étrangère et émet une police au nom de cette dernière. Ce système est très commun; des assureurs canadiens concluent des arrangements commerciaux (ententes de coentreprise) avec des compagnies américaines, qui offrent une protection de façade aux transporteurs canadiens qui desservent les États-Unis. La compagnie américaine émet un certificat d'assurance pour le transporteur canadien, mais comme elle ne veut pas nécessairement souscrire le risque, elle le « réassure » auprès de l'assureur canadien ou le lui transfère.
5. Procuration et engagement (PE) canadiens — Ce système, décrit plus haut, ou un système semblable est présentement à l'étude en vue d'une application plus étendue, qui engloberait la frontière américano-mexicaine.

Entente internationale concernant la taxe sur les carburants (IFTA)

L'IFTA est une entente que les administrations canadiennes et américaines ont conclue pour uniformiser la collecte et la répartition des recettes provenant des taxes sur les carburants. Elle simplifie l'administration des transporteurs interterritoriaux, leur production de rapports et leur observation des exigences relatives à ces taxes. Comme la plupart des administrations canadiennes et américaines perçoivent des taxes sur l'essence et le carburant diesel, l'IFTA garantit que les transporteurs routiers paieront leur part des taxes sur les carburants. Aux termes de l'IFTA, ces transporteurs s'enregistrent sur le territoire où ils possèdent un établissement, et les taxes annuelles sur les carburants qu'ils doivent sont réparties entre les administrations qui ont adhéré à l'IFTA et sur le territoire desquelles ils exercent leur activité. Ils font affaire avec une seule administration pour s'enregistrer et produire leurs rapports relatifs aux taxes sur les carburants.

L'International Fuel Tax Association, Inc. est l'entité opérationnelle en ce qui concerne l'IFTA.

Pour de plus amples renseignements sur l'IFTA, veuillez visiter le site Web de l'International Fuel Tax Association, Inc., à l'adresse www.iftach.org, ou consulter la section 3.

Numéros de téléphone des provinces et territoires pour se renseigner sur l'IFTA

Province	Numéro de téléphone
Alberta	(780) 427-3044
Colombie-Britannique	(250) 387-0635
Manitoba	(204) 945-5603
Nouveau-Brunswick	(506) 453-2408
Terre-Neuve et Labrador	(709) 729-6297
Territoires du Nord-Ouest	(867) 873-7296
Nouvelle-Écosse	(902) 424-2850
Nunavut	(867) 645-5165
Ontario	(905) 433-6389 ou (905) 433-6412
Île-du-Prince-Édouard	(902) 368-4070
Québec	(418) 659-4692
Saskatchewan	(306) 787-7749
Yukon	(403) 667-5345

Programme international d'immatriculation (IRP)

Aux termes de l'IRP, le transporteur routier s'enregistre auprès d'une seule administration (l'État ou la province d'origine) et peut exercer son activité sur le territoire des autres administrations qui participent à l'IRP. Il doit déclarer tous les territoires participants où il exercera son activité (qui figureront sur le certificat d'immatriculation), ainsi que la longueur réelle ou estimative des transports effectués sur chaque territoire. Les droits d'immatriculation qu'il paie sont divisés ou répartis entre les administrations qui participent à l'IRP et sur les territoires desquelles il exerce

son activité, d'après la répartition du millage. Les véhicules du parc d'un transporteur sont considérés comme des véhicules donnant lieu à une répartition et, sur le plan de leur immatriculation, peuvent circuler tant dans les limites d'un territoire qu'entre des territoires. Cinquante États américains et toutes les provinces canadiennes participent à l'IRP, au contraire des trois territoires du Canada.

International Registration Plan, Inc. est l'entité opérationnelle en ce qui concerne l'IRP.

Pour de plus amples renseignements sur l'IRP, veuillez visiter le site Web d'International Registration Plan, Inc., à l'adresse www.aamva.org/IRP/index.asp, ou consulter la section 3.

Numéros de téléphone des provinces et territoires pour se renseigner sur l'IRP

Province	Numéro de téléphone
Alberta	(403) 340-5430
Colombie-Britannique	(604) 443-4450
Manitoba	(204) 945-8915
Nouveau-Brunswick	(506) 453-2215
Terre-Neuve et Labrador	(709) 729-3678
Territoires du Nord-Ouest	Ne participent pas à l'IRP
Nouvelle-Écosse	(902) 424-7700 ou (902) 424-5536
Nunavut	Ne participe pas à l'IRP
Ontario	(905) 704-2500
Île-du-Prince-Édouard	(902) 368-5202
Québec	(418) 528-4518 ou (418) 528-4522
Saskatchewan	(306) 751-1251
Yukon	Ne participe pas à l'IRP

Le Mexique, l'IRP et l'IFTA

En 2001, le département des Transports (DOT) des États-Unis a établi un groupe de travail avec la collaboration de la National Governors Association américaine pour établir un plan afin de s'attaquer avec le Mexique aux questions relatives à l'IRP et à l'IFTA. Sous les auspices du Base State Working Group (BSWG) on Motor Carrier Programs, des représentants des États-Unis, du Mexique et du Canada examinent les options à court et à long terme pour assurer une reconnaissance réciproque des certificats d'immatriculation et des autres pièces justificatives des entreprises de transports routiers qui exerceront leur activité à destination et en provenance du Mexique.

En se servant de l'expérience opérationnelle et des meilleures caractéristiques de l'IRP et du programme de l'IFTA au Canada et aux États-Unis, ces représentants examinent les options réalisables et les solutions de rechange concernant l'immatriculation des transporteurs routiers et les taxes sur les carburants visées par l'ALENA. Dans le cadre de ce travail, ils examinent les structures gouvernementales adoptées au Mexique pour les permis d'exploitation,

l'immatriculation des transporteurs routiers et la taxation des carburants, ainsi que comparent les structures mexicaines à celles qui ont été adoptées au Canada et aux États-Unis dans le cadre du Programme international d'immatriculation et de l'Entente internationale concernant la taxe sur les carburants.

Normes sur le poids et les dimensions des véhicules commerciaux sur le territoire canadien

Au Canada, les dix provinces et les deux territoires ont le pouvoir de fixer des limites au poids et aux dimensions des véhicules qui circulent sur les routes relevant de leur compétence (sauf les routes fédérales situées dans les parcs nationaux, les installations de la défense nationale, etc.).

Dans le cadre d'une entente nationale (protocole d'entente), les provinces ont toutes convenu d'accepter que les véhicules dont le poids et les dimensions étaient conformes à un ensemble de normes nationales circulent sur le réseau de routes provinciales désigné par chacune d'elles. Ces limites sont parfois inférieures aux normes provinciales, et en général, les provinces ont alors maintenu les limites supérieures dans leur réglementation.

Les gouvernements provinciaux et territoriaux ont aussi le pouvoir de délivrer des permis spéciaux pour les chargements excédant les limites de poids et de dimensions ou pour le transport de certaines marchandises, ainsi que de prendre des dispositions qui s'écartent des limites réglementaires normales en ce qui concerne les permis.

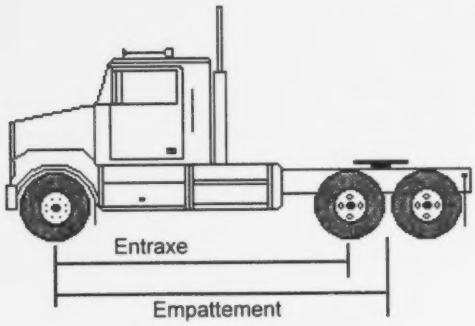
Comme les provinces et territoires fixent les normes de poids et de dimensions qui s'appliquent dans leurs frontières et les font observer, les transporteurs devraient les consulter sur toute question portant sur les poids et dimensions acceptables, et notamment sur les configurations de véhicule spéciales.

Les tableaux ci-joints résument les éléments clés des normes du protocole d'entente (PE) et les comparent aux normes provinciales et territoriales correspondantes. Vous trouverez sur Internet plus de précisions sur les normes du PE grâce au lien « Groupe de travail sur la politique concernant les poids et dimensions des véhicules » à la page http://www.comt.ca/french/programs-f.htm. Vous trouverez aussi des renseignements sur la réglementation provinciale des poids et dimensions aux adresses suivantes :

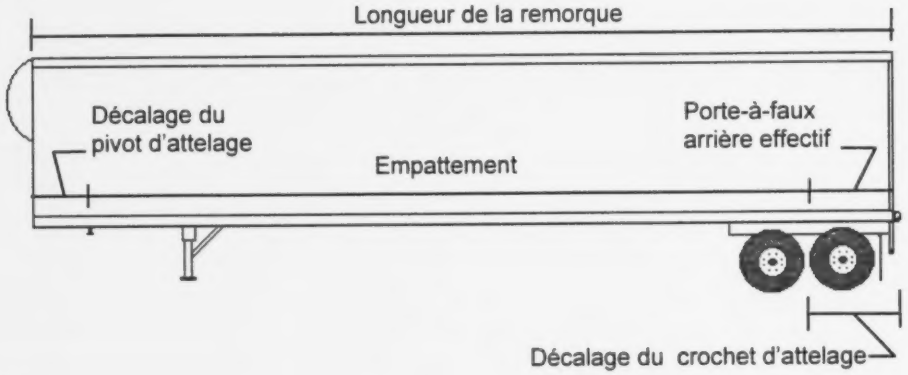
Terre-Neuve et Labrador :	www.gov.nf.ca/hoa/regulations/rc010081.htm
Île-du-Prince-Édouard :	www.gov.pe.ca/royalgazette/pdf/20020119.pdf
Nouvelle-Écosse :	www.gov.ns.ca/just/regulations/regs/rxam-z.htm#mvwd
Nouveau-Brunswick :	www.gnb.ca/justice/regl/2001-67.htm
Québec :	www.mtq.gouv.qc.ca/marchandises/camionnage/charges
Ontario :	www.mto.gov.on.ca/french/trucks
Manitoba :	www.gov.mb.ca/tgs/transreg/compreg/wdcompguide.fr.html
Saskatchewan :	www.qp.gov.sk.ca/publications/index.cfm?fuseaction=details&c=239&id=2
Alberta :	www.tu.gov.ab.ca/Content/doctype281/production/teg001.htm
Colombie-Britannique :	www.qp.gov.bc.ca/statreg/reg/C/CommerTrans/30_78/30_78.htm

Terminologie

Tracteurs



Remorques



Ensembles

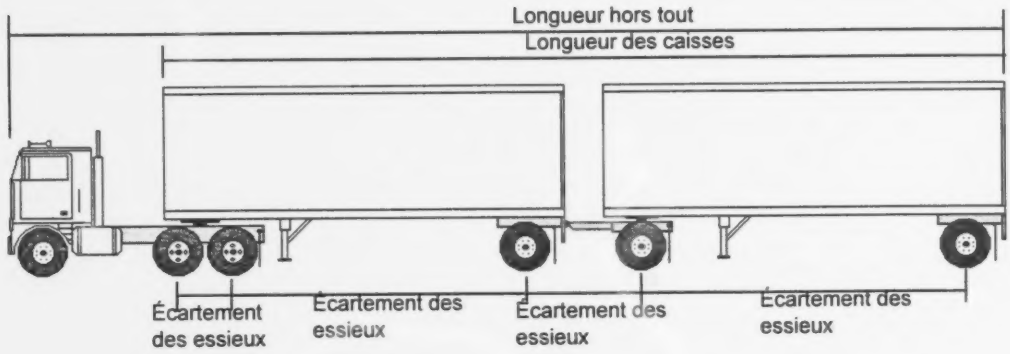


Tableau 1 : Résumé des limites de dimensions provinciales

LIMITES DE DIMENSIONS (mètres)

	PE	C.-B.	ALB.	SASK.	MAN.	ONT[1]	ONT[2]	QC	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.	Yukon	T.N.-O.
Hauteur hors tout	4,15	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	4,2	4,2
Largeur hors tout	2,6	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Longueur hors tout														
Camion porteur	12,5	*	*	*	*	*	SO	*	*	*	*	*	*	*
Camion et remorque classique	23	*	*	*	*	*	SO	*	*	*	*	*	22	21
Camion et remorque semi-portée	23	*	*	*	*	*	SO	*	*	*	*	*	22	21
Tracteur semi-remorque	23	*	25	*	*	*	*	*	*	*	*	*	22	25
Train double de type A	25	*	*	*	*	23	*	*	*	*	*	*	*	*
Train double de type B	25	*	*	*	*	23	*	*	*	*	*	*	*	*
Train double de type C	25	*	*	*	*	23	*	*	*	*	*	*	*	*
Longueur de la remorque														
Remorque classique	12,5	*	*	16,2	*	*	SO	14,65	*	*	*	*	13,5	NR
Semi-remorque	16,2	*	*	*	*	14,65	*	*	*	*	*	*	13,5	NR
Longueur des caisses														
Camion et remorque classique ou semi-portée	20	*	*	*	*	NR	SO	NR	*	*	*	*	NR	NR
Train double de type A	18,5	20,0	20,0	20,0	20,0	*	*	*	20,0	20,0	20,0	20,0	NR	NR
Train double de type B	20	*	*	*	*	18,5	*	*	*	*	*	*	NR	NR
Train double de type C	20	*	*	*	*	18,5	*	*	*	*	*	*	NR	NR
Porte-à-faux arrière effectif														
Camion porteur	4	*	*	*	NR	NR	*	*	*	*	*	*	*	*
Semi-remorque	35% de l'empattement	*	*	*	*	NR	*	*	*	*	*	*	*	*
Empattement														
Tracteur (min.)	3	*	*	*	*	NR	*	*	*	*	*	*	*	*
Tracteur (max.)	6,2	*	*	*	*	NR	*	*	*	*	*	*	NR	*
Remorque classique (min.)	6,25	*	*	*	*	NR	SO	NR	*	*	*	*	NR	NR
Semi-remorque (max.)	12,5	*	*	*	*	NR	*	*	*	*	*	*	NR	NR
Semi-remorque (min.)	6,25	*	*	*	*	NR	NR	NR	*	*	*	*	NR	NR

Légende : * = Comme dans le PE NR = Non réglementé SO = Sans objet

[1] Limites de dimension habituellement applicables en Ontario.

[2] Limites de dimension applicables à des configurations spécifiques de véhicules en vertu du règlement 32-94 de l'Ontario.

Tableau 2 : Résumé des limites de poids provinciales

LIMITES DE POIDS (kilogrammes)

Poids brut		PE	C.-B.	ALB.	SASK.	MAN.	ONT. [3]	ONT.[4]	QC	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.	Yukon	T.N.-O.
Camion - 3 essieux		22 500	26 000	24 300	*	24 300	28 100	SO	25 300	26 000	26 000	26 000	26 000	26 900	*
Tracteur semi-rem.	– 3 essieux	23 700	*	*	*	*	26 300	26 300	*	*	*	*	*	*	*
	– 4 essieux	31 600	32 800	*	*	*	35 800	34 800	*	32 600	32 600	32 600	32 600	*	*
	– 5 essieux	39 500	*	*	*	*	44 100	43 100	41 500	41 500	41 500	41 500	41 500	44 000	*
	– 6 essieux	46 500	*	*	*	*	50 500	49 500	49 500	49 500	49 500	49 500	49 500	54 000	*
Train de type A	– 5 essieux	39 700	38 000	*	*	*	45 500	41 900	*	41 900	41 900	41 900	41 900	*	37 500
	– 6 essieux	47 600	*	*	*	*	54 500	49 800	*	50 800	50 800	50 800	50 800	*	*
	– 7 essieux	53 500	*	*	*	*	61 700	*	*	*	*	*	*	61 700	*
	– 8 essieux	53 500	*	*	*	*	63 500	*	*	*	*	*	*	63 500	*
Train de type B	– 6 essieux	48 600	*	*	*	*	54 500	SO	*	50 600	50 600	50 600	50 600	*	*
	– 7 essieux	56 500	*	*	*	*	61 700	60 300	59 000	59 500	59 500	59 500	59 500	63 500	*
	– 8 essieux	62 500	63 500	63 500	*	*	63 500	63 500	*	*	*	*	*	63 500	*
Train de type C	– 5 essieux	41 900	*	*	*	*	45 500	*	*	*	*	*	*	*	40 700
	– 6 essieux	49 800	*	*	*	*	54 500	*	*	50 800	50 800	50 800	50 800	*	43 500
	– 7 essieux	54 600	*	57 700	*	*	61 700	*	55 500	55 600	55 600	55 600	55 600	61 700	57 200
	– 8 essieux	58 500	60 500	60 500	60 500	60 500	63 500	*	*	*	*	*	*	63 500	*
Cam., rem. semi-portée	– 6 ess.	43 500	47 000	45 300	*	45 300	56 000	SO	49 500	47 000	47 000	47 000	47 000	55 500	46 500
Cam., rem. classique	– 5 ess.	39 500	43 000	42 500	40 700	41 300	47 500	SO	43 500	43 000	43 000	43 000	43 000	43 000	40 700
Cam., rem. classique	– 7 ess.	53 500	57 000	55 300	*	55 300	63 300	SO	55 500	*	*	*	*	63 300	*
Poids par essieu															
Essieu directeur – tracteurs		5 500	*	*	*	*	9 000	6 000	*	*	*	*	*	9 000	7 300
Essieu directeur – camions		7 250	9 100	7 300	*	*	9 000	SO	*	8 000	8 000	8 000	8 000	9 000	7 300
Essieu simple – roues jumelées		9 100	*	*	*	*	10 000	10 000	10 000	*	*	*	*	10 000	*
Tandem – écartement de 1,2 m		17 000	*	*	*	*	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000	16 800	*
Tandem – écartement de 1,8 m		17 000	*	*	*	*	19 100	19 100	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000	19 100	*
Tridem – écartement de 2,4 m		21 000	24 000	*	*	*	21 300	21 300	*	*	*	*	*	21 300	*
Tridem – écartement de 3,0 m		23 000	24 000	24 000	*	*	*	*	24 000	24 000	24 000	24 000	24 000	22 400	*
Tridem – écartement de 3,7 m		24 000	*	*	*	*	25 500	25 500	26 000	26 000	26 000	26 000	26 000	24 400	*

Légende : * = Comme dans le PE NR = Non réglementé SO = Sans objet

[3] Limites de dimension habituellement applicables en Ontario.

[4] Limites de dimension applicables à des configurations spécifiques de véhicules en vertu du règlement 32-94 de l'Ontario.

PERSONNES À JOINDRE POUR OBTENIR DES RENSEIGNEMENTS DÉTAILLÉS SUR LES NORMES CONCERNANT LE POIDS ET LES DIMENSIONS DES VÉHICULES

ALBERTA

Mr. Alvin Moroz
Director, Transport Engineering
Alberta Transportation
4920- 51 Street, Room 401
Red Deer, Alberta T4N 6K8
Téléphone: (403) 340-5189
Télécopieur: (403) 340-5092
Courriel: alvin.moroz@gov.ab.ca

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Mr. Doug Elliot
Manager, Commercial Transport , ICBC
Compliance Programs & Standards
P.O. Box 3750
Victoria, British Columbia V8W 3Y5
Téléphone: (250) 414-7900
Télécopieur: (250) 978-8018
Courriel: doug.elliot@icbc.com

MANITOBA

Mr. Greg Catteeuw
Director, Compliance and Regulatory Services
Manitoba Transportation and Government Services
1550 Dublin Avenue
Winnipeg, Manitoba R3E 0L4
Téléphone: (204) 945-3898
Télécopieur: (204) 948-2078
Courriel: gcatteeuw@gov.mb.ca

NOUVEAU-BRUNSWICK

Mr. Denis Goguen
Transportation Policy
New Brunswick Department of Transportation
P.O Box 6000
440 Kings St., Kings Place, 2nd Fl.
Fredericton, NB E3B 5H1
Téléphone: (506) 453-2802
Télécopieur: (506) 453-3701
Courriel: denis.goguen@gnb.ca

TERRE-NEUVE

Mr. William Griffin
Motor Vehicle Registration Branch
Department of Government Services & Lands
P.O. Box 8710
149 Smallwood Dr., Mount Pearl
St. John's, NF A1B 4J5
Téléphone: (709) 729-3454
Télécopieur: (709) 729-6955
Courriel: griffinw@mail.gov.nf.ca

TERRITOIRES DU NORD-OUEST

Mr. Gary J. Walsh
Director / Registrar
Road Licencing and Safety Division
Department of Transportation
P.O. Box 1320
Yellowknife, NWT X1A 2L9
Téléphone: (867) 873-7406
Télécopieur: (867) 873-0120
Courriel: Gary_Walsh@gov.nt.ca

NOUVELLE ÉCOSSE

Mr. Don Stonehouse
Manager
Transportation Policy Development
Transportation & Public Works
P.O. Box 186
Halifax, NS B3J 2N2
Téléphone: (902) 424-2490
Télécopieur: (902) 424-1163
Courriel: stonehdo@gov.ns.ca

NUNAVUT

Mr. Dave Buchan
Director of Motor Vehicles
Department of Community Government & Transportation
Government of Nunavut
P.O. Box 207
Gjoa Haven, NU X0B 1J0
Téléphone: (867) 360-4614
Télécopieur: (867) 360-4619
Courriel: dbuchan@gov.nu.ca

ONTARIO

Mr. Ron Covello
Manager, Vehicle Standards Office
Compliance Branch
Ministry of Transportation
301 St. Paul Street, 3rd Floor
St. Catharines, Ontario L2R 7R4
Téléphone: (905) 704-2566
Télécopieur: (905) 704-2750
Courriel: ron.covello@mto.gov.on.ca

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

Mr. Wilfred MacDonald
Safety Coordinator, Highway Safety Operations
Department of Transportation & Public Works
P.O. Box 2000, 33 Riverside Dr.
Charlottetown, PE C1A 7K8
Téléphone: (902) 368-5222
Télécopieur: (902) 368-5236
Courriel: wjmacdonald@gov.pe.ca

QUÉBEC

Mr. Gervais Corbin
Chef du service de la normalisation technique en transport routier par intérim
Direction du transport routier des marchandises
Ministère des Transports
700, boul. René-Lévesque Est, 22e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone: (418) 644-5593
Télécopieur: (418) 528-5670
Courriel: gcorbin@mtq.gouv.qc.ca

SASKATCHEWAN

Mr. Greg Gilks
Senior Policy Advisor,
Trucking Policy & Regulations Unit
Saskatchewan Highways and Transportation
1855 Victoria Avenue
Regina, Saskatchewan S4P 3V5
Téléphone: (306) 787-4851
Télécopieur: (306) 787-3963
Courriel: ggilks@highways.gov.sk.ca

TERRITOIRE DU YUKON

Mr. John Warkentin
Manager, Commercial Vehicle Enforcement
Yukon Dept of Infrastructure
P.O. Box 2703
Whitehorse, Yukon Y1A 2C6
Téléphone: (867) 667-5920
Télécopieur: (867) 393-6408
Courriel: john.warkentin@gov.yk.ca

Introduction

Les gouvernements provinciaux et territoriaux, de concert avec le gouvernement du Canada et en collaboration avec l'industrie des transports, ont adopté le Code canadien de sécurité. Ce code comporte 16 normes minimales qui aideront les transporteurs et les conducteurs à demeurer en conformité avec les règles locales, nationales et internationales régissant la propriété et l'exploitation de véhicules commerciaux. L'uniformité des opérations, du point de vue global de la sécurité, assurera que l'industrie des transports, qui est une composante vitale de l'économie canadienne, demeure aussi viable et durable que possible à la fois à court et long terme.

Le Code canadien de sécurité vise les transporteurs routiers qui exploitent des camions commerciaux et des véhicules de transport public dont le poids brut enregistré est de 4 500 kilogrammes ou plus, ainsi que les autobus conçus pour le transport de plus de dix passagers, y compris des autobus scolaires.

Norme n° 1 du CCS – Permis de conduire unique

Exigences relatives au transporteur

- Le transporteur doit établir et tenir à jour un système de dossiers sur chaque conducteur pour y inclure tous les renseignements que les conducteurs doivent fournir, tel qu'indiqué ci-dessous.
- Le transporteur doit établir en se fondant sur ces renseignements, sur la formation et sur l'évaluation, si le conducteur est apte à conduire et le demeure.

Exigences relatives au conducteur

- Le conducteur doit divulguer par écrit au transporteur commercial tous les permis de conduire qu'il détient, en précisant l'administration qui les a délivrés (province, territoire ou État).
- Le conducteur doit préciser la classe de permis, le statut du permis et le nom du détenteur inscrit.
- Le conducteur ne peut détenir un permis que dans une seule administration.
- Le conducteur doit fournir une copie à jour de son dossier de conduite avant d'être embauché et chaque année par la suite.
- Le conducteur peut autoriser l'employeur à obtenir une copie de son dossier de conduite.

Norme n° 2 du CCS – Épreuves théoriques et épreuves sur route

Exigence relative au transporteur

- Le transporteur doit fournir aux conducteurs et aux conducteurs éventuels la formation nécessaire afin qu'ils deviennent aptes à conduire une classe de véhicule donnée et le demeurent.

Exigence relative au conducteur

- Le conducteur doit se conformer à toutes les normes applicables relativement à l'état de santé, la vision, la capacité physique, les connaissances et les aptitudes, en réussissant les épreuves et les examens prescrits avant de conduire un véhicule commercial.

Norme n° 3 du CCS – Formation des examinateurs de conducteurs

Cette norme a été établie principalement pour créer et maintenir un programme uniforme d'évaluation des classes de permis dans chaque administration. Le programme offre une reconnaissance complémentaire des permis de conduire, à l'échelle nationale et internationale.

Norme n° 4 du CCS – Programme de classification des permis de conduire

Exigences relatives au transporteur

- Le transporteur doit s'assurer que le conducteur est titulaire du permis approprié pour conduire la classe de véhicule autorisée.
- Le transporteur doit établir un système lui permettant de s'assurer que les conducteurs demeurent aptes à conduire.

Exigences relatives au conducteur

- Le conducteur doit posséder un permis de conduire valide de la classe appropriée pour conduire le véhicule attribué, y compris une mention spéciale pour freins pneumatiques lorsque le véhicule est muni de tels freins.
- Le conducteur doit fournir la preuve continue d'un permis valide.

Norme n° 5 du CCS – Autocertification

Ce programme spécial intéressera particulièrement les transporteurs qui ont un programme complet de formation et de contrôle des conducteurs et qui pourraient souhaiter être accrédités pour évaluer les conducteurs éventuels et délivrer des permis de conduire.

Ils peuvent présenter une demande aux agences de délivrance des permis de conduire provinciales ou territoriales pour être autorisés à évaluer et à certifier les conducteurs et à délivrer un permis de la classe appropriée, y compris une mention spéciale pour freins pneumatiques. Le

programme prévoit des conditions d'admissibilité et un contrôle strict pour s'assurer que chaque mandataire délivrant des permis respecte la norme minimale requise pour l'approbation d'une évaluation uniforme.

Norme n° 6 du CCS – Exigences médicales

Exigences relatives au transporteur

- Le transporteur doit s'assurer, au moyen d'un système de contrôle, que les conducteurs respectent les exigences relatives au dépôt de rapports d'examens médicaux.
- Le transporteur peut imposer des rapports d'examens médicaux plus fréquents si l'état de santé du conducteur le justifie.
- Le transporteur doit s'assurer qu'un conducteur dont l'état de santé le rend inapte à conduire ne conduit pas.
- Les médecins et les optométristes doivent déclarer tout état pathologique qui ne correspond pas aux normes médicales prescrites dans la réglementation ou à la politique établie par le registraire.

Exigences relatives au conducteur

- Le conducteur doit respecter les normes médicales minimales applicables à la classe de véhicule qu'il conduit.
- Le conducteur doit déposer auprès du service des archives médicales de la Division des permis et immatriculations un rapport médical tous les dix ans entre 18 et 39 ans, tous les cinq ans entre 40 et 60 et tous les deux ans à partir de 61 ans.
- Le conducteur qui souffre d'un état pathologique important peut être tenu de produire un rapport médical plus fréquemment.

Norme n° 7 du CCS – Exigences relatives à la tenue de dossiers par le transporteur

Exigences relatives au transporteur

- Le transporteur doit créer et tenir à jour un système de dossiers comprenant au moins :

i. pour chaque conducteur, des renseignements sur le permis de conduire, le dossier de conduite, la documentation relative à l'évaluation de l'aptitude du conducteur, le dossier de formation ou de perfectionnement professionnel;

ii. heures de service pour chaque conducteur et un système permettant de s'assurer que les conducteurs respectent les exigences relatives aux heures de service – un

registre des mesures correctrices prises dans les cas où des infractions ont été découvertes;

iii. une liste des véhicules qui appartiennent au transporteur ou qui sont exploités ou loués par lui;

iv. les rapports d'inspection, d'entretien et de réparation relatifs à chaque véhicule et un système pour s'assurer que l'inspection, l'entretien et la réparation des véhicules sont conforment au Règlement. Une liste des mesures prises à la suite des défectuosités découvertes;

v. la documentation relative à l'exécution des avis de rappel applicables des fabricants;

vi. les connaissements, les dossiers d'achat de carburant par véhicule, les dossiers de répartition, les feuilles de paye par conducteur et par véhicule, les pièces justificatives, les livres comptables, l'assurance et les rapports d'accident;

vii. l'identification de la personne responsable de promouvoir la conformité.

Exigences relatives au conducteur

- Le conducteur doit fournir au transporteur les documents suivants :

i. les renseignements relatifs à son permis de conduire;

ii. son dossier de conduite (résumé);

iii. les rapports d'accident et les rapports d'infractions, que ces dernières soient au Code criminel ou au Code de la route ou liées au transport de marchandises dangereuses;

iv. les rapports de ronde de sécurité;

v. les registres des journaux de bord indiquant les heures de service.

- Le conducteur doit avoir avec lui, pendant ses postes de travail :

i. les fiches journalières sur les heures de service (la journée en cours et au moins les sept jours précédents);

ii. les connaissements, les autres documents d'expédition, les reçus relatifs aux dépenses, au carburant et à l'hébergement (le cas échéant);

iii. une copie du permis d'exploitation (le cas échéant);

iv. une copie des certificats d'immatriculation et d'assurance.

Norme n° 8 du CCS – Suspensions temporaires

Cette norme trace les grandes lignes des conditions pou lesquelles un conducteur serait empêché de conduire un véhicule automobile.

Norme n° 9 du CCS – Heures de service

Exigences relatives au transporteur et au conducteur

- Un transporteur ne peut permettre à un conducteur de conduire, et un conducteur ne peut conduire, dans l'une ou l'autre des situations suivantes :

i. plus de 13 heures après au moins huit heures de repos consécutives;

ii. après 15 heures en service, après au moins huit heures de repos consécutives;

iii. après avoir complété 60 heures en service au cours d'une période de sept jours consécutifs;

iv. après avoir complété 70 heures en service au cours d'une période de huit jours consécutifs;

v. après avoir complété 120 heures en service au cours d'une période de quatorze jours consécutifs.

Remarque : Un conducteur doit avoir été en repos pendant au moins 24 heures consécutives avant la 75e heure pour pouvoir se prévaloir des 120 heures de travail sur un cycle de 14 jours.

Exception :
Un conducteur peut accumuler les huit heures de repos en se reposant dans une couchette en deux périodes séparées aux conditions suivantes :

a. aucune période ne dure moins de deux heures;

b. la période totale de repos dans la couchette juste avant et après les heures de service est d'au moins huit heures;

c. la période totale de conduite juste avant et après une période de repos dans la couchette n'excède pas 13 heures.

Un conducteur peut, une fois par période de sept jours consécutifs, réduire la période de repos à quatre heures consécutives, si les heures de service au cours de la période précédant immédiatement ce repos n'excèdent pas 15 heures, et la différence entre huit heures de repos et le temps pris est ajoutée à la période de repos suivante de huit heures consécutives. Ceci peut être interdit si, de l'avis d'un agent de la paix, la réduction a compromis ou risque de compromettre la sécurité ou la santé du conducteur ou la sécurité d'un véhicule sur la route.

Il existe aussi certaines dispositions spéciales qui s'appliquent aux véhicules commerciaux qui circulent au nord du 60e parallèle au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest. Ces dispositions sont semblables aux règles en place aux États-Unis en vertu des dispositions américaines concernant l'Alaska.

Les demandes de permis spéciaux peuvent aussi être présentées au Directeur des heures de service de chaque province ou territoire.

Lorsqu'un véhicule est conduit dans un rayon de 160 kilomètres de son terminus d'attache, qu'un poste de travail ne dépasse pas 15 heures et que le transporteur tient un registre exact des heures de service du conducteur, il n'est pas nécessaire de remplir des fiches journalières. Si un conducteur cesse, à quelque moment que ce soit, de respecter l'exigence relative à l'exemption, il doit inscrire sur des fiches journalières le nombre total d'heures de service pour chacun des sept jours consécutifs précédant le jour où il a cessé de bénéficier de l'exemption.

Les fiches journalières sur les heures de service doivent renfermer les renseignements suivants :

a. un graphique au moyen d'une ligne continue sur une grille couvrant une période de 24 heures;

b. la date;

c. le nom du conducteur;

d. le relevé de l'odomètre;

e. le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule;

f. le numéro de la remorque ou des remorques et de leur plaque d'immatriculation;

g. le nom du ou des transporteurs pour lesquels le conducteur travaille pendant la journée de travail;

h. la signature du conducteur;

i. le nom du co-conducteur, le cas échéant, écrit lisiblement en caractères d'imprimerie;

j. l'heure à laquelle débute le service du conducteur, s'il ne s'agit pas de minuit;

k. l'adresse de l'établissement principal du transporteur pour qui travaille le conducteur;

l. la distance totale parcourue;

m. le nombre total d'heures consacrées à chaque activité.

Une ligne continue indiquera les heures de repos du conducteur, le temps qu'il a passé dans une couchette, ses heures de conduite et ses heures de service autres que les heures de conduite. La fiche journalière indique auss: le nom de la ville ou du village ou de l'endroit sur la route où se produit chaque changement d'activité, les arrêts effectués (les arrêts à un même endroit peuvent être cumulés et calculés comme un seul arrêt) et à la fin de chaque jour, le nombre total d'heures consacrées à chaque activité sera consigné et le total de ces entrées égalera 24 heures.

Des enregistreurs automatiques peuvent être utilisés à bord s'ils sont conformes aux normes applicables.

Norme n° 10 du CCS – Sécurité des charges

Exigences relatives au transporteur

- Le transporteur doit s'assurer que les conducteurs respectent les règlements sur la sécurité des charges.
- Le transporteur doit équiper adéquatement les véhicules afin de permettre l'arrimage des charges.

Exigences relatives au conducteur

- Le conducteur doit arrimer les charges et /ou les inspecter pour s'assurer que des dispositifs de fixation adéquats sont en place.
- Tout équipement transporté sur le véhicule ou dans celui-ci doit aussi être arrimé conformément aux règlements.
- Les entrées et sorties du véhicule, y compris les issues de secours, ne doivent pas être obstruées.
- Les biens transportés doivent être arrimés ou entreposés de manière à éviter qu'une chute, un déplacement ou tout autre mouvement de ces biens cause des blessures au conducteur ou à un passager.

Norme n° 11 du CCS – Entretien des véhicules commerciaux

Exigences relatives au transporteur

- Le transporteur doit s'assurer que les véhicules dont il est responsable sont conformes aux exigences d'entretien et de rendement prévues dans les règlements.
- Le transporteur doit avoir un système de registres d'entretien permettant d'assurer les fonctions d'inspection, d'entretien et de réparation des véhicules à des intervalles réguliers.

Exigences relatives au conducteur

- Le conducteur doit effectuer les inspections et établir des rapports écrits conformément aux règlements.

Norme n° 12 du CCS – Inspections routières en vertu de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC)

Un véhicule commercial peut, en tout temps, être soumis à une inspection routière. Un agent de la paix ou un agent des normes relatives aux véhicules peut effectuer les vérifications suivantes :

Inspection des documents

i. permis de conduire;

ii. fiche(s) journalière(s) relative(s) aux heures de service;

iii. rapport(s) de ronde de sécurité;

iv. certificat de formation relative aux matières dangereuses, le cas échéant;

v. permis d'exploitation;

vi. certificats d'immatriculation et d'assurance du véhicule.

Inspection des véhicules

i. système de freinage;

ii. système d'attelage;

iii. système d'échappement;

iv. système d'alimentation en carburant;

v. dispositifs d'éclairage;

vi. sécurité du chargement;

vii. mécanisme de direction;

viii. suspension;

ix. cadre;

x. pneus;

xi. roues et jantes;

xii. pare-brise;

xiii. essuie-glaces.

Lorsque l'agent établit qu'une ou plusieurs composantes ne sont pas conformes à la norme d'entretien des véhicules commerciaux, le véhicule peut être mis hors service, ou faire l'objet d'amendes, de pénalités ou de restrictions au fonctionnement.

Norme n° 13 du CCS – Rapport quotidien de la ronde de sécurité

Exigences relatives au transporteur

- Le transporteur doit donner au conducteur des directives sur la manière de faire une ronde de sécurité quotidienne et d'établir un rapport d'inspection.
- Le transporteur doit s'assurer que le véhicule est exempt de défectuosités liées à la sécurité lorsqu'il circule sur la route.
- Le transporteur doit voir à la réparation des défectuosités réelles liées à la sécurité identifiées sur un rapport de ronde de sécurité avant que le véhicule circule sur la route. (Si le conducteur se trompe en identifiant une défectuosité liée à la sécurité sur le rapport de ronde de sécurité, le transporteur ou son mandataire peut indiquer sur le rapport que l'élément n'était pas défectueux.)
- Le transporteur doit exiger que le rapport de ronde de sécurité indique les réparations et soit signé par la personne qui les a effectuées.
- Le transporteur doit faire respecter les exigences relatives à la ronde de sécurité applicables aux conducteurs et aux véhicules sous son contrôle.
- Le transporteur doit conserver le rapport de la ronde de sécurité pendant au moins trois mois.
- Le transporteur doit s'assurer que des registres adéquats des réparations effectuées pour corriger les défectuosités notées sur le rapport de ronde de sécurité soient établis et conservés.

Exigences relatives au conducteur

- Le conducteur doit faire la ronde de sécurité chaque jour, avant le départ et à la fin de la journée. (Si le voyage dure plus d'une journée, la ronde doit être faite à la première halte le deuxième jour et chaque jour subséquent.)
- Le conducteur doit noter toute défectuosité découverte avant le départ, pendant qu'il conduit le véhicule et au retour.
- Le conducteur doit informer transporteur si une défectuosité présente un risque déraisonnable. (On conseille aux transporteurs et aux conducteurs d'utiliser le manuel d'inspection des véhicules comme guide pour décider s'il existe un risque déraisonnable.)

Norme n° 14 du CCS – Examens de conformité

L'administration de résidence devra faire passer un examen de conformité à chaque nouveau transporteur lors de sa demande d'entrée et lui attribuer une cote d'aptitude en matière de sécurité.
L'exigence minimale d'entrée sera le respect du Code canadien de sécurité. Une preuve satisfaisante d'une assurance valide et en vigueur fait partie du test d'aptitude en matière de sécurité.
Un examen de conformité peut aussi être administré à un transporteur au hasard ou si l'on juge, au moyen du système de profils des transporteurs, que son rendement est inférieur à la norme.

Norme n° 15 du CCS – Vérification des installations

Un certain nombre de transporteurs commerciaux peuvent faire l'objet d'une vérification annuelle des installations. Le groupe cible sera choisi selon la méthode d'analyse des défaillances, soit lorsque :

- le rendement du transporteur indique une fréquence d'infractions aux lois pertinentes plus élevée que la normale (profils des transporteurs).

Le profil sera élaboré à partir des dossiers décrivant en détails le non-respect de toute partie du Code canadien de sécurité ou de toute autre disposition législative provinciale, nationale ou internationale applicable.
La vérification des installations sera effectuée à l'établissement principal du transporteur commercial dans la province du Manitoba.

Norme n° 16 du CCS – Formation en secourisme

Cette norme trace les grandes lignes du cours de formation en secourisme qui est recommandé pour les conducteurs de véhicules commerciaux.

Profils des transporteurs

Les gouvernements provinciaux et territoriaux sont responsables de la création d'un système de profils des transporteurs routiers en vertu du Code canadien de sécurité et du Règlement fédéral sur la délivrance des licences d'entreprises de camionnage extra-provinciales; *Loi de 1987 sur les transports routiers* (LTR).

Chaque administration au Canada doit en vertu de la Norme n° 7 du Code canadien de sécurité (CCS) élaborer et tenir à jour un système de profils des transporteurs pour y inscrire toutes les déclarations de culpabilité, les résultats des inspections routières et les accidents à déclaration obligatoire. Le système de profils des conducteurs est une base de données informatisée qui renferme les activités sur route de tous les transporteurs routiers assujettis au CCS immatriculés au sein de la province ou du territoire. Les accidents, les déclarations de culpabilité, les inspections ASVC, et les résultats des vérifications des installations relatifs au transporteur sont recueillis et conservés dans le système de profils des transporteurs. Des points CCS sont attribués à chaque infraction et sont inscrits dans le profil des transporteurs.

À partir de la base de données du système de profils des transporteurs, des profils de transporteurs individuels sont produits en fonction d'un numéro (CCS) de transporteur routier. Le profil du transporteur résume tous les incidents se rapportant au transporteur donné.

Éléments du profil des transporteurs

Les profils de transporteurs referment les dossiers des transporteurs routiers au cours des deux années précédentes relativement aux :

Accidents avec responsabilité

Les accidents avec responsabilité sont des accidents dont le conducteur est responsable et qui ont causé des blessures ou des dommages de plus de 1 000 $, mettant en cause un véhicule de transport public ou un véhicule commercial exploité par le transporteur dont le poids brut enregistré est de 4 500 kilogrammes ou plus.

Déclarations de culpabilité

Seront inscrites dans le profil des transporteurs les déclarations de culpabilité (non les accusations) prononcées contre le transporteur routier ou ses conducteurs à l'égard d'infractions commises avec des véhicules ou des remorques immatriculées au nom du transporteur.

Inspections ASVC

Seront inscrites au profil des transporteurs toutes les inspections ASVC de véhicules de transport public et de camions commerciaux dont le poids brut enregistré est de 4 500 kilogrammes ou plus, qui ont été effectuées sur des véhicules et des remorques immatriculés dans l'administration de résidence.

Vérification des installations

Une vérification des installations examine les dossiers de sécurité d'un transporteur routier dans les trois domaines décrits ci-dessous et les résultats de la vérification sont inscrits dans le profil des transporteurs. Une description plus détaillée des éléments couverts par une vérification des installations est comprise sous la rubrique Vérification des installations.

- *Profil du conducteur* – résumé du dossier de conduite du conducteur, renseignements sur son permis de conduire, dossiers d'accidents et de déclarations de culpabilité, évaluations annuelles du conducteur et preuve des mesures correctrices prises.
- *Heures de service du conducteur* – fiches journalières ou relevés de temps et documents justificatifs incluant, sans y être limité, reçus pour l'achat de carburant, reçus de péages et d'hébergement et registres des feuilles de paye.

- *Entretien du véhicule* – certificats valides d'inspection périodique et obligatoire des véhicules, dossiers des inspections ASCV et suivi, rapports de ronde de sécurité avant départ et suivi, dossiers des réparations effectuées pour cause de défectuosités et dossiers du programme d'entretien préventif.

Cotes de rendement des transporteurs routiers

Les cotes de rendement des transporteurs routiers sont basées sur le dossier des deux dernières années en ce qui a trait aux accidents avec responsabilité, aux déclarations de culpabilité, aux inspections ASCV et à une combinaison des trois. Le rendement d'un transporteur est mesuré en comparant les activités sur route des transporteurs dont le parc est de même taille. Le rendement d'un transporteur est indiqué sous forme de pourcentage (%) du maximum de points CCS.

Pointage des infractions d'un transporteur

Un exemple d'un pointage typique d'incidents enregistrés sur le profil d'un transporteur serait évalué comme suit :

Accidents avec responsabilité :
2 points – dommages matériels
4 points - blessures
6 points – pertes de vie
Déclaration de culpabilité : Équivalence du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). Certains exemples des point CCS pour les déclarations de culpabilité sont :

Type de déclaration de culpabilité	Nombre de points
Défaut d'apposer un panneau de basse vitesse	2 points
Défaut de tenir et de garder à jour des fiches journalières	2 points
Conduite dangereuse	5 points
Infraction relative aux ceintures de sécurité	2 points
Dépassement dans une zone à dépassement interdit	3 points

Inspection ASVC :
0 point - Réussite
1 point - Échec
3 points – Mise hors service

Niveaux d'intervention

Dans le cadre d'un processus d'intervention progressive, l'intervention des agents provinciaux et territoriaux comporte les niveaux suivants :

0-40 % Acceptable. Aucune mesure requise.
41-64 % Niveau d'intervention 1. Envoi de la première lettre d'évaluation du rendement.
65-84 % Niveau d'intervention 2. Envoi de la deuxième lettre d'évaluation du rendement.
85-99 % Niveau d'intervention 3. Vérification des installations, entrevue au sujet du plan de sécurité et contrôle.
100 %+ Intervention administrative. Révocation du certificat relatif à la sécurité, révocation de l'immatriculation du véhicule, et/ou limite de la taille du parc de véhicules.

Cote de sécurité du transporteur

Les gouvernements provinciaux et territoriaux sont responsables de la création d'un système d'évaluation du rendement des transporteurs en matière de sécurité en vertu du Code canadien de sécurité et de la *Loi sur les transports routiers* (LTR).

Chaque province ou territoire s'est engagé à appliquer les cotes de sécurité à tous les transporteurs routiers qui exploitent un véhicule de transport public ou un véhicule commercial d'un poids brut enregistré de 4 500 kilogrammes ou plus, ainsi qu'aux autobus conçus pour le transport de plus de dix passagers, y compris les autobus scolaires.

Catégories de cotes de sécurité

Il existe quatre catégories de cotes de sécurité :

Satisfaisante non vérifiée
Attribuée à tous les nouveaux transporteurs routiers commerciaux.
Attribuée quand un transporteur routier n'a pas fait l'objet d'une vérification des installations. Un transporteur peut demeurer dans cette catégorie indéfiniment.

Satisfaisante
Attribuée lorsqu'un transporteur routier à « réussi » une vérification des installations.

Conditionnelle
Attribuée lorsqu'un transporteur routier a « échoué » une vérification des installations.

Non satisfaisante
Attribuée lorsque le rendement d'un transporteur routier s'est détérioré à un tel point que la Direction de la sécurité et de la réglementation des transports de Transports et Services gouvernementaux Manitoba juge le transporteur routier inapte. Un transporteur dont la cote est non satisfaisante au Manitoba ne pourra plus exploiter de véhicules automobiles.

Contexte

Il incombe aux gouvernements provinciaux et territoriaux d'effectuer des vérifications des installations des entreprises intra-provinciales et extra-provinciales.

La vérification des installations vise à favoriser la sécurité dans l'exercice des activités des transporteurs routiers, par le respect des codes de sécurité routière, des règlements pris en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports routiers* (LTR) et du Code canadien de sécurité.

Un vérificateur examinera les documents d'exploitation du transporteur et évaluera leur conformité dans les domaines suivants : profil des conducteurs, règlements fédéral et provincial sur les heures de service, entretien des véhicules et transport des marchandises dangereuses. Ces éléments seront expliqués plus en détails dans les sections suivantes.

On vérifie au moyen du programme de vérification des installations le respect de la loi par le transporteur routier, principalement au moyen de l'examen des documents du transporteur à son établissement principal dans une province ou dans un territoire. La vérification des transporteurs qui exploitent des véhicules dont l'immatriculation a été délivrée par une autre administration relève de la compétence de cette administration. Les vérificateurs d'une administration peuvent participer au processus de vérification des installations à la demande de l'administration qui a délivré l'immatriculation.

Choix des transporteurs qui font l'objet d'une vérification

Une vérification des installations peut être entreprise pour un motif déterminé fondé sur l'information contenue dans le profil du conducteur. De plus, des plaintes ou des préoccupations fondées provenant du public, des services de police et des entreprises de transport peuvent entraîner une vérification des installations ou une enquête. Les enquêtes peuvent aussi être ouvertes pour des causes telles un cas de déport de la roue, un accident mettant en cause un véhicule commercial, des plaintes relatives aux activités d'un transporteur routier, une mauvaise utilisation des permis d'exploitation, et l'obligation faite aux conducteurs de conduire pendant un nombre d'heures supérieur à celui prescrit par le Règlement sur les heures de service.

S'il est établi qu'une vérification des installations est nécessaire, le transporteur recevra un préavis suffisant pour lui permettre de rassembler et d'organiser les documents qui doivent être produits. Un avis verbal est habituellement donné cinq à dix jours ouvrables avant le début de la vérification, suivi d'une confirmation écrite indiquant brièvement les documents requis. La législation exige que les documents du transporteur soient disponibles pour vérification à tout moment raisonnable. Lorsqu'il est nécessaire de reporter à une date ultérieure une vérification des installations en raison de circonstances imprévues, le vérificateur et le transporteur fixent d'un commun accord une nouvelle date. Dans les cas où un problème de sécurité urgent a été signalé, le vérificateur peut pénétrer dans l'établissement principal du transporteur sans préavis et lui demander de produire les documents aux fins d'examen. Lors de son premier contact avec le transporteur, le vérificateur doit fournir une preuve d'identité. Une vérification peut parfois être faite aux bureaux du gouvernement en raison de circonstances atténuantes comme l'endroit où sont situés les bureaux du transporteur, le comportement inapproprié du transporteur ou le

manque d'espace pour recevoir le vérificateur ou l'équipe de vérification. Un reçu sera remis au transporteur pour les documents qui sont retirés de son établissement.

Conduite de la vérification des installations

Agissant à titre d'agent de la paix, d'inspecteur fédéral des heures de service et d'inspecteur agréé par l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC), les vérificateurs font une vérification détaillée des documents des transporteurs routiers commerciaux. En vertu des pouvoirs d'enquête, la vérification vise notamment les dossiers de l'entreprise, les dossiers d'assurance, les dossiers des conducteurs, les registres sur les heures de service, les rapports d'inspection de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux, les rapports d'inspection périodique et obligatoire des véhicules, les mesures disciplinaires documentées, les registres d'entretien des véhicules, les dossiers des feuilles de paye pertinentes, les documents relatifs au contrôle des marchandises dangereuses et une évaluation globale des pratiques de gestion relatives aux programmes de sécurité.

Les vérifications des installations et les enquêtes peuvent être menées par un vérificateur unique ou par une équipe de vérification, selon l'ampleur et l'importance de la tâche. Dans chaque cas, le transporteur doit fournir à son établissement principal un endroit propice pour travailler. Les vérificateurs sont des professionnels compétents ayant une connaissance approfondie des activités des transporteurs commerciaux, ainsi que des prescriptions de la loi.

La durée d'une vérification des installations varie selon le nombre de documents qu'on choisit de vérifier, ce qui est fonction de la taille du parc de véhicules du transporteur. L'échantillonnage des documents, statistiquement significatif, doit couvrir une période de deux mois qui est précisée au transporteur. Lorsque des infractions sont découvertes, les documents pertinents sont copiés et utilisés en preuve devant un office de réglementation ou dans toute poursuite devant les tribunaux. En cas de non-conformité, le ou les vérificateurs font des recommandations formelles au Directeur de l'aptitude en matière de sécurité en vue de la prise de mesures d'exécution. Le principe de l'application régulière de la loi s'applique au transporteur et ce dernier peut en appeler d'une ou de l'ensemble des recommandations des vérificateurs.

Suivi de la vérification des installations

Une fois la vérification terminée, le transporteur reçoit une copie du Résumé des infractions, indiquant les infractions aux lois et aux règlements décelées au cours de la vérification. Les documents qui avaient été retirés pour mener la vérification sont remis au transporteur. Celui-ci doit se présenter à une entrevue où sont passées en revue les conclusions de la vérification; il a alors l'occasion de présenter une preuve supplémentaire, de réfuter les conclusions, de faire des commentaires ou de donner des explications. L'entrevue prend fin si le vérificateur informe le transporteur que l'organisme recommande la dispense quant aux conclusions de la vérification. L'organisme peut recommander un ou plusieurs des éléments qui suivent :

- Aucune mesure ne sera prise puisque le transporteur a démontré s'être conformé adéquatement à la loi.
- Le transporteur doit élaborer un plan de sécurité détaillé acceptable.

- Le transporteur doit retenir les services d'un consultant en transport devant élaborer et mettre en oeuvre un programme de sécurité approuvé.
- Le transporteur doit retenir les services d'un tiers vérificateur pour qu'il procède à des vérifications des installations selon un calendrier établi par l'organisme. Les coûts engagés pour les services d'un tiers vérificateur sont à la charge du transporteur. Le défaut d'un transporteur de démontrer un niveau acceptable de conformité dans un délai satisfaisant entraînera la prise d'autres mesures par l'organisme chargé de la réglementation.
- Refuse d'immatriculer au nom du transporteur un camion ou un ensemble de véhicules d'un poids brut enregistré de 4 500 kilogrammes ou plus.
- Recommande l'annulation du permis d'exploitation du transporteur.
- Déclare que le transporteur ne satisfait pas aux exigences, ce qui entraîne l'annulation de son permis d'exploitation.
- Avant que le permis du transporteur soit annulé, ce dernier aura la possibilité d'en appeler de la cote d'insatisfaction à une audience de justification. Le transporteur qui demande sa réinscription après l'annulation ou la suspension de son permis d'exploitation aura une cote qualifiée de conditionnelle à la réinscription, sans durée préétablie.

Les renseignements recueillis lors de la vérification des installations sont chiffrés et ils sont pris en compte lorsqu'est établie la cote du transporteur en matière de sécurité. Il est, par conséquent, essentiel que le transporteur démontre un haut niveau de conformité à la loi pour s'assurer de maintenir une cote de sécurité acceptable. Le défaut de le faire peut éventuellement mener à l'interdiction pour le transporteur d'exploiter une entreprise de transport routier sur les routes canadiennes.

Dossier d'aptitude des conducteurs

Exigences relatives au transporteur

Le transporteur doit établir et tenir à jour un système de dossiers sur chaque conducteur qui comprend des renseignements relatifs notamment aux permis de conduire, aux accidents et aux infractions, au dossier de conduite (résumé), à la révision annuelle de l'aptitude du conducteur, aux mesures disciplinaires et aux certificats de formation relative aux marchandises dangereuses. Le transporteur doit aussi établir, en se fondant sur ces renseignements, ainsi que sur la formation reçue et les examens subis, si le conducteur est et demeure apte à conduire.

Recommandation

Il est recommandé que le transporteur établisse un dossier d'aptitude pour chaque conducteur. Une liste de vérification des documents requis et recommandés pourrait être fixée à la couverture de chaque dossier afin d'aider le transporteur à le tenir à jour

Renseignements relatifs au permis de conduire unique

Exigences relatives au conducteur

Il est interdit aux conducteurs de détenir, à quelque moment que ce soit, plus d'un permis valide délivré par une autorité compétente dans n'importe quelle administration. Avant d'être engagé pour la première fois par le transporteur routier pour conduire un véhicule de transport public ou un véhicule commercial dont le poids brut enregistré est de 4 500 kilogrammes ou plus, le conducteur doit divulguer au transporteur le nom de chaque province ou territoire au Canada, ou de chaque État, district ou territoire aux États-Unis, dans lequel il est titulaire d'un permis de conduire et la classe de permis qu'il détient, que ce permis ait ou non été suspendu, ainsi que le nom sous lequel chaque permis de conduire est délivré. Le conducteur doit aussi divulguer sans délai toute suspension, annulation, interdiction ou tout changement de classification de son permis de conduire.

Exigence relative au transporteur

Le transporteur doit consigner les renseignements divulgués par le conducteur dans le dossier d'aptitude de ce dernier.

Recommandation

Les gouvernements provinciaux et territoriaux ont accepté aux fins de la divulgation des renseignements requis pour le permis de conduire unique, une photocopie du permis valide du conducteur. Lorsqu'il renouvelle son permis de conduire, le conducteur doit déclarer qu'il ne détient aucun autre permis de conduire délivré par une autre administration.

Divulgation des accidents

Exigence relative au conducteur

Un conducteur engagé par un transporteur routier pour conduire un véhicule de transport public ou un véhicule commercial dont le poids brut enregistré est de 4 500 kilogrammes ou plus est tenu de divulguer sans délai par écrit au transporteur le détail des accidents de la circulation qu'il doit signaler en vertu de la présente loi.

Exigence relative au transporteur

Le transporteur doit consigner les renseignements divulgués par le conducteur dans le dossier d'aptitude de ce dernier.

Recommandation

Il faut notamment signaler tous les accidents automobiles à l'égard desquels le conducteur a été jugé partiellement ou totalement en faute. Cela comprend les accidents qui surviennent au volant de véhicules privés aussi bien que des véhicules du transporteur.

Divulgation des infractions

Exigence relative au conducteur

Un conducteur engagé par un transporteur routier pour conduire un véhicule de transport public ou un véhicule commercial dont le poids brut enregistré est de 4 500 kilogrammes ou plus doit divulguer sans délai et par écrit au transporteur les déclarations de culpabilité dont il a fait l'objet en raison de la conduite ou de la garde et du contrôle d'un véhicule automobile.

Exigence relative au transporteur

Le transporteur doit consigner les renseignements divulgués par le conducteur dans le dossier d'aptitude de ce dernier.

Recommandation

Il faut notamment signaler toutes les infractions mettant en cause un véhicule en mouvement dont le conducteur a été déclaré coupable. Cela comprend les infractions qui surviennent au volant de véhicules privés aussi bien que des véhicules du transporteur.

Dossier de conduite (résumé)

Exigence relative au conducteur

Le transporteur demande au conducteur de fournir un dossier de conduite à jour ou, s'il le désire, de signer une dispense permettant au transporteur de demander à la Division des permis et immatriculations le dossier de conduite au nom du conducteur.

Exigence relative au transporteur

Avant d'engager une personne pour conduire un véhicule de transport public ou un véhicule commercial dont le poids brut enregistré est de 4 500 kilogrammes ou plus, et annuellement au plus tard dans les 60 jours qui suivent le dernier jour du mois de l'anniversaire du conducteur, le transporteur routier doit obtenir le dossier de conduite de ce conducteur auprès de l'autorité compétente.

Recommandation

L'équipe d'enquête des Services chargés de la sécurité des transports a permis à des transporteurs routiers d'obtenir, une fois par année, les dossiers de conduite de tous leurs conducteurs en même temps.

Le transporteur peut utiliser un formulaire de demande de dossier de conduite pour obtenir des conducteurs l'autorisation de demander en leur nom les dossiers de conduite.

Révision annuelle de l'aptitude du conducteur

Exigence relative au transporteur

Avant d'engager une personne pour conduire un véhicule de transport public ou un véhicule commercial dont le poids brut enregistré est de 4 500 kilogrammes ou plus, et annuellement par la suite, le transporteur routier doit examiner son dossier de conduite et déterminer si elle est ou non apte à être engagée comme conducteur. Le transporteur consigne les résultats de l'examen dans le dossier d'aptitude du conducteur.

Recommandation

L'importance de l'examen peut aller d'une entrevue d'évaluation du rendement d'un employé à une déclaration datée et signée au bas du dossier de conduite. L'examen doit être daté et comporter une déclaration selon laquelle le transporteur a déterminé que le conducteur était apte à continuer de conduire les véhicules de l'entreprise, ainsi que la signature du représentant du transporteur qui a pris cette décision.

Politique de mesures disciplinaires progressives

Recommandation

Pour démontrer qu'il fait preuve de diligence raisonnable, le transporteur devrait mettre en place un programme de mesures disciplinaires progressives pour les employés de l'entreprise qui contreviennent aux règlements sur les heures de service et aux autres règlements. Le programme doit être compatible avec les dispositions législatives fédérales et provinciales applicables. Le transporteur devrait résumer la politique et la procédure relatives aux mesures disciplinaires, en énumérant les étapes jusqu'au congédiement (par exemple, une politique en quatre étapes pourrait comprendre un avertissement verbal, un avertissement écrit, une suspension puis le congédiement). Le transporteur devrait s'assurer que les employés connaissent chaque étape de la politique : à chacune d'elle, l'employé est informé par écrit de la prochaine mesure disciplinaire qui sera prise si la violation se reproduit, et du fait que la politique est systématiquement mise à exécution.

Certificat de formation relative aux marchandises dangereuses

Exigence relative au conducteur

Chaque conducteur qui transporte des marchandises dangereuses doit être en mesure de fournir un certificat de formation valide, délivré par le transporteur, en matière de manutention des marchandises dangereuses. Au Canada, le certificat de formation est valide pendant trois ans.

Remarque : Aux États-Unis, le certificat de formation est valide pendant deux ans.

Exigence relative au transporteur

Chaque employeur qui délivre un certificat de formation doit en conserver une copie pendant deux ans suivant la date d'expiration du certificat.

Documents supplémentaires recommandés

En plus des documents requis mentionnés ci-dessus, l'équipe d'inspection des Services chargés de la sécurité des transports recommande que le transporteur inclue dans le dossier d'aptitude des conducteurs les documents suivants :

Demande d'emploi

Vérification des références

Examen écrit

Épreuve sur route

Le transporteur pourrait aussi vouloir examiner les dossiers médicaux et les rapports d'évaluation pour alcoolisme et toxicomanie.

Les règlements fédéral et provincial sur les heures de service s'appliquent aux transporteurs routiers, aux conducteurs de véhicules de transport public et de camions commerciaux dont le poids brut enregistré est de 4 500 kilogrammes ou plus ainsi qu'aux autobus scolaires visés par une réglementation, mais ne s'appliquent pas :

- au transport des produits de base d'une exploitation agricole, sylvicole, marine ou lacustre si le conducteur est au service du producteur ou si, lors du trajet de retour, il décharge ou transporte des produits visés par l'opération principale
- à un véhicule d'urgence
- à un véhicule transportant des passagers ou des marchandises dans le but de porter secours
- à un véhicule récréatif ou un véhicule servant à transporter des marchandises à des fins personnelles
- à un service urbain de transport par autobus
- à tout véhicule pour lequel le directeur a accordé une exemption

Le règlement provincial sur les heures de service soustrait également à ses dispositions :

- tout véhicule servant uniquement à l'enlèvement de la neige pour le compte d'un organisme de réglementation de la circulation
- tout véhicule commercial dont le poids brut enregistré est inférieur à 11 794 kilogrammes et servant à effectuer des travaux d'entretien ou de réparation à quelque bien que ce soit, ou toute autre activité de service.

Le Règlement sur les heures de service fédéral s'applique à tout transporteur routier dont un ou plusieurs véhicules traversent une frontière provinciale ou internationale. Les transporteurs qui exercent leurs activités uniquement à l'intérieur du Manitoba (transport intra-provincial) sont assujettis au règlement provincial sur les heures de service. Les provinces, aux termes d'une entente conclue avec le gouvernement fédéral, veillent à l'application tant du règlement fédéral que provincial sur les heures de service.

Limitation des heures de conduite

La règle des 13 heures de conduite

Il est interdit à tout transporteur routier de demander, de permettre ou d'imposer à un conducteur de conduire et il est interdit à tout conducteur de conduire un véhicule commercial si celui-ci a accumulé plus de 13 heures de conduite à la suite d'au moins huit heures consécutives de repos. Après 13 heures de conduite, un conducteur doit prendre huit heures consécutives de repos pour avoir le droit de conduire de nouveau.

Remarques :

- Aux États-Unis, un conducteur peut conduire un nombre maximal de dix heures avant d'être tenu de prendre huit heures consécutives de repos.

- Conformément au règlement, un inspecteur peut imposer à un conducteur qui semble fatigué de prendre du repos.

La règle des 15 heures de service

Il est interdit à tout transporteur routier de demander, de permettre ou d'imposer à un conducteur de conduire et il est interdit à tout conducteur de conduire un véhicule commercial si celui-ci a accumulé plus de 15 heures de service à la suite d'au moins huit heures consécutives de repos. Cette période de 15 heures peut être composée d'heures de conduite et d'heures de service sans conduite, le conducteur ne devant pas conduire plus de 13 heures pendant cette période. Après avoir accumulé 15 heures de service au maximum, tout conducteur doit s'abstenir de conduire un véhicule commercial jusqu'à ce qu'il ait pris au moins huit heures consécutives de repos. Après cette période de repos, le conducteur peut de nouveau conduire un véhicule commercial.

Remarque :

- La loi permet à un conducteur de dépasser le nombre d'heures de conduite ou de service prescrit en cas d'état d'urgence compromettant la sécurité du véhicule commercial, de ses occupants ou de son chargement. En cas de mauvaises conditions de conduite, le conducteur peut également dépasser d'au maximum deux heures que le nombre d'heures de conduite prescrit.

Repos obligatoire

Le conducteur est tenu de prendre huit heures consécutives de repos après 13 heures de conduite ou 15 heures de service avant d'avoir le droit de conduire de nouveau un véhicule commercial. Les huit heures consécutives peuvent être constituées d'une combinaison de période de repos et

de période de repos dans la couchette. Le conducteur peut également passer toute la période requise de huit heures de repos consécutives dans la couchette ou partager le temps passé dans la couchette en deux périodes. Il peut y avoir une période de repos réduite une fois par période de sept jours.

Exception relative à une couchette :

Si le véhicule est muni d'une couchette, le conducteur peut diviser en deux la période de repos à cet endroit, pourvu que :

- ni l'une ni l'autre des deux périodes ne dure moins de deux heures,
- la période de repos totale dans la couchette juste avant et après les heures de conduite soit d'au moins huit heures,
- la période de conduite totale avant et après chaque période de repos n'excède pas treize heures.

Période de repos réduite :

Le conducteur peut, une fois par période de sept jours, réduire à un minimum de quatre heures la période de repos prescrite de huit heures, pourvu que :

- sa période de service juste avant le début de la période de repos n'excède pas 15 heures,
- la différence entre la période prescrite de huit heures et le nombre réduit d'heures de repos prises soit ajoutée à la période de repos de huit heures consécutives suivante.

Remarques :

- N'a pas droit à une période de repos réduite le conducteur qui ne s'est pas conformé à une période prescrite de conduite ou de service, jusqu'à ce qu'il ait pris une période minimale de huit heures de repos consécutives.
- Un siège d'autobus ne constitue pas une couchette.
- Un conducteur ne peut inscrire à titre de temps de repos dans une couchette le temps passé sur un siège de conducteur ou de passager. Seul compte le temps passé dans la couchette elle-même. Toute couchette doit être conçue construite et entretenue de manière conforme aux normes appropriées de l'industrie.
- Le temps de repos dans la couchette et le temps de repos peuvent être combinés pour atteindre la période prescrite de huit heures, si celles-ci sont consécutives.

Cycles de conduite

Pour s'attaquer au problème de l'effet cumulatif de la fatigue, le Règlement sur les heures de service prévoit divers cycles, avec pour chacun une période maximale d'heures de service qu'il est possible d'accumuler. Au Canada, les cycles autorisés sont l'un ou l'autre des suivants :

- 60 heures de service au cours d'une période de sept jours
- 70 heures de service au cours d'une période de huit jours

- 120 heures de service au cours d'une période de quatorze jours, si le conducteur prend 24 heures consécutives de repos après avoir accumulé 75 heures de conduite.

On calcule les heures d'un cycle en additionnant les heures de service de la journée courante et les heures de service des sept, huit ou quatorze journées précédentes, puis en soustrayant les heures de service du premier jour du cycle. On ne repart jamais à zéro puisque le cycle se déplace toujours, la journée courante étant ajoutée au cycle et le premier jour en étant retranché. Le conducteur peut choisir n'importe quel cycle et passer de l'un à l'autre. Le conducteur ne viole le règlement que s'il a conduit un nombre d'heures supérieur à celui prévu pour les trois cycles en même temps.

Remarques:

- Les conducteurs n'ont pas à déclarer le cycle auquel ils ont recours. Il leur faut respecter au moins un cycle. Il n'y a aucune procédure particulière à suivre lorsqu'on passe d'un cycle à l'autre.
- On calcule les heures d'un cycle de minuit le premier jour jusqu'à minuit le dernier.
- Les cycles de 14 jours n'existent pas aux États-Unis.

Permission d'augmenter le nombre d'heures de conduite et le nombre d'heures de service

Le Directeur des Services chargés de la réglementation et de la sécurité des transports peut, par voie de permis, autoriser une augmentation du nombre d'heures de conduite ou du nombre d'heures de service, ou des deux, des conducteurs. Le transporteur qui désire obtenir un tel permis doit élaborer un projet de dossier d'analyse détaillé qu'il soumet au Directeur. Le Directeur examinera si le projet risque de compromettre la sécurité. Si le projet est approuvé, un permis d'une durée maximale d'un an est délivré. La violation des conditions du permis peut, sur préavis de deux jours donné au transporteur routier, entraîner l'annulation du permis.

Permis pour routes d'hiver

On délivre des permis pour routes d'hiver en raison de la faible densité de la circulation sur ces routes, de la pénurie d'aires de repos adéquates dans un lieu sûr, du risque de conditions météorologiques défavorables et du besoin urgent d'approvisionner les collectivités isolées du Nord. Compte tenu de ces conditions particulières, des permis pour routes d'hiver sont délivrés aux transporteurs commerciaux de manière à accroître le nombre d'heures où un conducteur commercial peut conduire sur les routes d'hiver.

Le permis permet à un conducteur de dépasser la limite des 13 heures de conduite et des 15 heures de service lorsqu'il conduit sur les routes d'hiver et d'atteindre son terminus d'attache ou un lieu sûr pour se reposer dans un délai de quatre heures après avoir quitté le réseau des routes d'hiver.

Le conducteur peut en outre, après un repos de huit heures, dépasser les limites prévues pour les cycles (60 heures en sept jours, 70 heures en huit jours ou 120 heures en 14 jours) lorsqu'il est en transit à destination ou en provenance du réseau des routes d'hiver. Le conducteur doit cependant

être en mesure de présenter un document indiquant la destination de livraison sur le réseau des routes d'hiver.

Les conducteurs sont tenus de remplir et produire des fiches. Le nombre d'heures de conduite sur les routes d'hiver devrait être inscrit avec la mention « route d'hiver » dans la rubrique « Observations » de la fiche journalière. Le permis n'a aucune portée extra-provinciale. Le conducteur doit disposer d'assez d'heures de repos, après s'être acquitté de son travail sur les routes d'hiver, pour respecter le Règlement sur les heures de service avant de conduire de nouveau un véhicule commercial sur la route.

Fiches

Renseignements requis

Le transporteur routier doit veiller à ce que les conducteurs remplissent une fiche journalière de façon précise et exacte. Il pourrait être indiqué pour un transporteur routier de mettre en place un système quelconque de vérification interne pour s'assurer que les conducteurs remplissent les fiches correctement.

Les renseignements suivants doivent figurer sur la fiche journalière :

a. la grille prescrite dûment remplie
b. la date
c. le nom du conducteur écrit lisiblement en caractères d'imprimerie
d. le relevé de l'odomètre
e. le numéro du camion, du tracteur ou de l'autobus ou de leur plaque d'immatriculation
f. le numéro de la ou des remorques ou de leur plaque d'immatriculation
g. le nom du ou des transporteurs routiers pour lesquels le conducteur travaille
h. la signature du conducteur
i. le nom du co-conducteur écrit lisiblement en caractères d'imprimerie
j. l'heure à laquelle débute le service du conducteur dans la période de 24 heures, s'il ne s'agit pas de minuit
k. l'adresse de l'établissement principal du transporteur pour lequel le conducteur travaille pendant la journée de travail
l. la distance totale parcourue
m. le nombre d'heures total de la durée de chaque activité

Le conducteur doit remplir la grille comme suit :

a. pour chaque période de 24 heures, il trace une ligne continue entre les repères de temps appropriés afin d'indiquer :

    i. ses heures de repos

ii. le temps qu'il a passé dans une couchette

iii. ses heures de conduite

iv. ses heures de service autres que de conduite

b. il indique le nom de la ville, du village ou de l'endroit sur la route ainsi que de la province ou de l'État où se produit chaque changement d'activité

c. il met la grille à jour après chaque changement d'activité

d. il peut additionner tous les arrêts faits dans une ville, un village ou sur la route et il en inscrit la somme

e. à la fin de chaque journée, il inscrit le nombre d'heures total consacré à chaque activité dans l'espace réservé à cette fin du côté droit de la grille, sous la rubrique « Total des heures » et ce total doit égaler 24 heures.

Remarques :

- Les conducteurs doivent préparer et tenir à jour les fiches en fonction du fuseau horaire de leur terminus d'attache.
- Si une activité dure moins de huit minutes, on la signale en traçant une ligne le long de la rubrique " Observations " et en indiquant le lieu de l'activité tout en donnant des précisions à son égard. Si une activité dure entre 8 et 15 minutes, le conducteur l'inscrit comme si elle avait duré 15 minutes.
- Les conducteurs faisant plusieurs arrêts dans une ville, un village ou un endroit peuvent réunir sur de mêmes lignes de la fiche les diverses heures de service et heures de conduite. Les heures de conduite entre les divers arrêts devraient être inscrites sur la fiche en regard du dernier arrêt du conducteur.
- Tout véhicule automobile doit être muni d'un odomètre en bon état de fonctionnement. Un relevé tiré d'un compteur monté sur moyeu plutôt que d'un odomètre peut être fourni.
- Le point de départ ainsi que le point d'arrêt d'une fiche journalière est minuit (24 h 00).
- Le conducteur doit signer la fiche, attestant ainsi que les renseignements inscrits sont précis et exacts.
- Pour chaque changement d'activité, le conducteur doit mentionner le village ou la ville ainsi que la province ou l'État en cause. On peut utiliser une abréviation pour la province ou l'État, mais le nom d'une ville ou d'un village doit être inscrit au long.

Exemption relative aux fiches

Le conducteur est soustrait à l'obligation de remplir des fiches si :

- il ne conduit pas au-delà d'un rayon de 160 km à partir de son terminus d'attache,

- son poste de travail ne dépasse pas 15 heures,
- le transporteur routier tient un registre indiquant le début et la fin des postes de travail du conducteur.

L'exemption ne vise que l'obligation de remplir des fiches journalières; le conducteur n'est pas dispensé de ses autres obligations découlant du Règlement sur les heures de service.

Enregistreur de données à bord

Il est permis au conducteur d'utiliser un enregistreur électronique ou mécanique au lieu d'une fiche préparée à la main, si l'enregistreur fournit tous les renseignements requis. L'appareil doit enregistrer automatiquement lorsqu'il est débranché ou altéré et avertir le conducteur, au moyen d'un signal visuel ou sonore, lorsqu'il fonctionne mal. Le conducteur doit être en mesure de remplir des formules de fiches manuellement dans les cas où l'enregistreur fonctionne mal. Le conducteur doit être en mesure, à la demande d'un agent de la paix, de remplir manuellement un registre en se fondant sur les renseignements stockés dans l'enregistreur à l'égard de la période du cycle déclaré.

Pour se conformer à leurs obligations en matière de conservation de documents, les transporteurs peuvent choisir de conserver les renseignements figurant dans les fiches des conducteurs sous forme de données téléchargées pendant une période minimale de six mois.

Possession de fiches et de documents justificatifs

Les conducteurs tenus de remplir des fiches doivent avoir en leur possession, à tout le moins, une fiche à l'égard de la journée courante et des sept journées précédentes. Le conducteur qui déclare conduire selon le cycle de huit ou de quatorze jours doit avoir en sa possession une fiche pour la journée courante et les autres journées du cycle déclaré.

Les conducteurs qui ont été en repos pendant plusieurs jours peuvent, lorsqu'ils retournent au travail, inscrire sur une seule fiche les divers jours de repos consécutifs.

Le conducteur doit, lorsqu'un agent de la paix le lui demande, produire sans délai ses fiches et les documents justificatifs pour ses voyages. Ces documents devraient comprendre les rapports relatifs aux voyages, les connaissements et autres documents d'expédition, ainsi que les reçus concernant notamment l'achat de carburant et les frais d'hébergement et autres dépenses.

Il se peut qu'un conducteur dispensé de remplir des fiches doive à l'occasion conduire au-delà d'un rayon de 160 km. Il devra remplir une fiche dans de tels cas et être en mesure de faire état, à la demande d'un agent de la paix, des heures pendant lesquelles il a travaillé au cours des sept journées précédentes. Le conducteur pourra dans ces circonstances préparer une fiche où est indiqué le nombre d'heures de service pour chacune des sept journées précédentes. En voici un exemple :

10 juin, huit heures de travail en ville 14 juin, en repos

11 juin, 12 heures de travail en ville 15 juin, 8 heures de travail en ville

12 juin, 12 heures de travail en ville 16 juin, 8 heures de travail en ville

13 juin, en repos

Tenue de registres

Le conducteur doit remettre la fiche remplie dans les 20 jours au transporteur. Le conducteur qui travaille pour plus d'un transporteur routier doit remettre à chacun un double de toutes les fiches. Cela permettra à chacun des transporteurs de vérifier les heures de service du conducteur à des fins de répartition.

Responsabilités du transporteur

Diligence raisonnable

Le Règlement sur les heures de service impute au transporteur routier la responsabilité de s'assurer que tous les conducteurs de l'entreprise et tous les propriétaires/conducteurs qu'il engage à contrat se conforment à ses dispositions. Des accusations pourraient être portées contre le transporteur qui ne peut démontrer avoir fait preuve de diligence raisonnable pour s'assurer que les conducteurs se conforment au Règlement. Les diverses possibilités qui s'offrent au ministère pour faire appliquer le règlement sont énoncées à la rubrique « Application de la loi et peines ».

La diligence raisonnable ne consiste pas uniquement à bien agir. Le transporteur doit mettre en place les systèmes, politiques et pratiques qui lui permettent de déceler et de régler les problèmes d'inobservation. De tels problèmes existeront toujours, mais le transporteur doit persister à faire ce qu'on peut raisonnablement attendre de lui. Il est essentiel de consigner par écrit les mesures correctrices prises pour démontrer qu'on a fait preuve de diligence raisonnable.

Mesures proactives

La prise de mesures proactives par les transporteurs est un élément clé du programme de gestion en matière d'heures de service. Pour assurer l'observation du règlement, le transporteur devrait élaborer des politiques et procédures écrites et les mettre en œuvre. Tout en pouvant ainsi démontrer qu'il fait preuve de diligence raisonnable, le transporteur est en mesure de prendre des mesures correctrices en appliquant un processus disciplinaire préétabli. Le conducteur, tout en étant tenu de respecter les dispositions réglementaires existantes, conserve le droit de refuser du travail qui le placerait en situation d'inobservation.

Les politiques internes du transporteur doivent traiter spécifiquement de ce droit permettant d'éviter toute coercition.

Donner une formation valable au personnel d'exploitation qui s'occupe de supervision et de répartition des conducteurs est un élément de tout programme de gestion de la sécurité. Le personnel doit connaître et comprendre les dispositions réglementaires et être au fait des politiques, des procédures ainsi que des options disponibles. Il est essentiel d'offrir une formation aux nouveaux conducteurs et du recyclage au personnel existant qui persiste à enfreindre le

règlement, pour qu'il y ait un niveau élevé d'observation et un minimum d'interventions de la part des organismes d'exécution.

Le transporteur doit s'assurer qu'un voyage est confié à un conducteur uniquement si suffisamment d'heures de service sont encore disponibles pour qu'il puisse être complété. Il est donc essentiel que soit mis en place un système de suivi des heures de service des conducteurs. Un tel système requiert que le conducteur téléphone chaque jour au répartiteur de l'entreprise pour l'informer du nombre d'heures accumulées le jour précédent et que le répartiteur note ces heures sur un registre. Le répartiteur sera en mesure, à partir des renseignements fournis par le conducteur, de calculer le nombre d'heures encore disponibles pour ce dernier à l'égard du cycle déclaré.

Mesures répressives

Le transporteur doit disposer des outils nécessaires pour adopter des mesures répressives. L'application d'un programme d'auto-vérification, l'examen en temps opportun des dossiers des conducteurs, la divulgation par le conducteur des renseignements requis et le profil du transporteur aideront à cerner les comportements inappropriés. Parmi les mesures correctrices, il pourrait y avoir du recyclage ou la prise de mesures disciplinaires, comme il a été mentionné lorsqu'on a traité du processus disciplinaire du conducteur. On ne fait pas preuve de diligence raisonnable si on omet de prendre des mesures correctrices, et cela contribue à perpétuer le cycle de l'inobservation.

Auto-vérification

Le programme de sécurité d'un transporteur doit comporter un programme d'auto-vérification. Celui-ci permet au transporteur d'établir facilement les domaines d'inobservation. La vérification devrait nécessiter l'examen des fiches des conducteurs, des documents justificatifs comme les reçus d'achat de carburant et de frais d'hébergement ainsi que de tous les autres documents pertinents. Il importe que toute conclusion soit étayée de documents, de manière à pouvoir justifier la prise de toute mesure correctrice ou disciplinaire. L'ampleur de l'auto-vérification variera en fonction de la taille de l'entreprise. Une petite entreprise de transport pourra choisir de vérifier toutes les fiches des conducteurs, tandis qu'une grande entreprise pourra ne vérifier les fiches que d'une partie des conducteurs et pour une période donnée.

On devrait vérifier les fiches des conducteurs de manière à s'assurer :

- qu'il y ait une fiche pour chaque journée
- que tous les renseignements requis soient inscrits dans les fiches
- que les conducteurs se conforment au règlement (règle des 13 et des 15 heures et restrictions relatives aux cycles)
- que les renseignements inscrits dans les fiches soient précis et exacts, en les comparant avec des pièces justificatives telles que les dossiers du répartiteur. Les reçus d'achat de carburant, la feuille de paye et les connaissements

- que les renseignements inscrits dans les fiches soient précis et exacts, en comparant la distance parcourue et les heures inscrites
- que les heures de service inscrites par le conducteur soient compatibles avec les heures déclarées par le conducteur ou figurant à la feuille de paye.

Mesures correctrices

On peut notamment prendre comme mesures correctrices l'évaluation et la réévaluation, le recyclage ou l'imposition de mesures disciplinaires pouvant aller jusqu'au congédiement. Les mesures correctives doivent s'inscrire dans le cadre du programme de sécurité du transporteur et être conformes aux lois fédérales et provinciales applicables. Les employés doivent en connaître l'existence en tant qu'élément du plan de sécurité. Un transporteur pourrait veiller à ce que les nouveaux employés reconnaissent avoir été informés de sa politique en matière de discipline au moment de leur embauche, en plus d'afficher un exemplaire de la politique bien à la vue de tous les employés.

Le processus disciplinaire devrait être de nature progressive. On peut commencer par un avertissement verbal pour aller jusqu'à un avertissement écrit, une suspension et, enfin, le congédiement. Le transporteur devrait également faire savoir quelles violations entraîneront le congédiement immédiat.

Conservation des dossiers

Le transporteur est tenu de conserver pendant six mois les fiches des conducteurs ainsi que les documents justificatifs. Le transporteur doit conserver les dossiers d'une façon propre et ordonnée à son établissement principal au Manitoba. Le transporteur doit, à la demande d'un agent de la paix, produire ces dossiers pendant les heures normales d'ouverture. L'agent de la paix n'a pas à donner de préavis au transporteur relativement à ces demandes d'inspection. Il incombe au transporteur de consigner les heures de service quotidiennes du conducteur qui est dispensé de remplir des fiches.

Application de la loi et peines

Conducteurs

Les conducteurs qu contreviennent au Règlement sur les heures de service peuvent faire l'objet d'accusations portées devant la Cour provinciale.

Les conducteurs qui ne peuvent produire sur la route de fiches pour la journée courante et les sept journées précédentes peuvent faire l'objet d'une suspension de huit heures. Les conducteurs qui dépassent les heures de service permises peuvent se voir suspendre temporairement leur permis sur la route, pendant le temps nécessaire pour que le règlement soit de nouveau observé.

Transporteurs routiers

Les infractions au Règlement sur les heures de service qui entraînent des condamnations entacheront le profil du conducteur concerné. L'accumulation de telles condamnations, isolément

ou en conjonction avec des condamnations relatives à tout autre type d'infraction visée au code de la route, peut entraîner la désignation du transporteur dans le profil comme un candidat à la vérification des installations.

Exigences en matière de conservation de dossiers

1. Dossiers d'entretien courant 2 ans
2. Dossiers de réparations aux véhicules 2 ans
3. Dossiers d'inspection gouvernementale des véhicules commerciaux 2 ans
4. Dossiers de rappels du fabricant et d'actions 2 ans
5. Rapports de ronde de sécurité avant départ et au retour 3 mois

Exigences relatives au transporteur

Le transporteur doit veiller à ce que tous les véhicules de transport public ou tous les véhicules commerciaux ayant un poids brut enregistré de 4 500 kilogrammes ou plus soient inspectés en conformité avec le règlement et soient conservés en état de fonctionnement sûr. Aucun propriétaire ou conducteur ne doit conduire un véhicule sur une voie publique si cette condition n'est pas respectée.

Programme d'entretien préventif

Le conducteur doit élaborer et mettre en œuvre un programme d'entretien préventif (un plan de sécurité) pour assurer l'observation des dispositions réglementaires régissant la conduite sûre des véhicules sur la route, et faire en sorte que ne soit utilisé aucun véhicule en condition dangereuse.

Avant départ

La première étape de tout programme d'entretien préventif consiste en l'inspection avant départ par le conducteur ou toute autre personne désignée par l'entreprise pour effectuer cette tâche. Le *Règlement sur l'inspection des véhicules et des remorques utilitaires* (Règlement 112/96 du Manitoba) prévoit l'obligation de procéder à cette inspection.

Le rapport d'inspection doit être consigné par écrit et préciser le numéro d'immatriculation ou d'unité du camion ou de la remorque visé par l'inspection, la date de l'inspection, les défectuosités décelées et le nom et la signature de la personne qui a procédé à l'inspection.

Le transporteur ou son représentant doit veiller à ce que les réparations requises soient effectuées avant que le véhicule soit utilisé pour un voyage.

Exemptions : Un rapport d'inspection écrit n'est pas requis pour un véhicule qui circule uniquement dans un rayon de 160 km de l'établissement principal du transporteur, ou pour un véhicule commercial, autre qu'un autobus scolaire, qui est le seul à être exploité par le transporteur et dont l'unique conducteur est soit le transporteur, soit un particulier qui a un intérêt majoritaire dans la personne morale qui est le conducteur.

Entretien préventif

La seconde étape consiste à concevoir un programme en vue de l'entretien périodique des véhicules. On doit établir des critères à cet égard, liés notamment aux changements d'huile et de filtres, aux lubrifications et aux inspections intermédiaires d'éléments clés comme les freins et les durits. Le transporteur pourrait prendre en compte le calendrier d'entretien recommandé par les fabricants lorsqu'il établit son programme. Il y a également lieu de prévoir des inspections d'importance venant compléter celles requises en vertu du *Règlement sur l'inspection périodique et obligatoire des véhicules* (RIPOV).

Le transporteur doit conserver les documents attestant toutes les mesures d'entretien dont un véhicule a fait l'objet pendant une période de deux ans, et pendant six mois après que le transporteur délaisse son contrôle pour se conformer au *Code canadien de sécurité*. Les documents doivent décrire les mesures d'entretien ou les réparations effectuées ainsi que la date et le kilométrage du véhicule. En plus des documents relatifs aux réparations, le transporteur doit conserver les certificats d'inspection de l'ASVC et des doubles des certificats d'inspection visés au RIPOV, des rapports de ronde de sécurité avant départ et des avis de rappel des fabricants. Le transporteur devrait conserver un dossier distinct pour chaque véhicule.

***Règlement sur l'inspection périodique et obligatoire des véhicules* (RIPOV)**

L'inspection périodique et obligatoire des véhicules est une exigence prévue par le RIPOV. Ce règlement requiert notamment l'inspection des autobus, des camions, des véhicules tracteurs, des remorques, des semi-remorques et des chariots de conversion. On ne peut procéder à une inspection que dans un atelier à l'égard duquel un permis a été délivré en vertu du *Règlement sur les opérateurs de stations d'inspection et les mécaniciens qualifiés*.

Le Règlement 76/94 s'applique aux camions, véhicules tracteurs, remorques, semi-remorques et chariots de conversion ayant un poids brut enregistré de 4 500 kilogrammes ou plus et aux autobus conçus pour ie transport d'au moins 11 passagers, y compris le conducteur.

Les camions ayant un poids brut enregistré se situant entre 4 500 et 21 953 kilogrammes doivent être inspectés chaque année.

Les camions ayant un poids brut enregistré de 21 953 kilogrammes ou plus doivent être inspectés tous les six mois.

S'il juge, après inspection, qu'un véhicule est conforme aux normes, le mécanicien qualifié remplit et délivre un certificat et appose l'autocollant d'inspection prévu par le RIPOV sur le véhicule pour lequel il a été délivré.

Aucun véhicule ne peut être conduit sur une route s'il n'est pas muni d'un autocollant d'inspection valide.

Exemptions : Sont exemptés les remorques modifiées afin de servir de logement mobile, les véhicules neufs en transit d'une installation du fabricant aux locaux d'un distributeur ou d'un commerçant en gros, les autobus utilisés à des fins personnelles, les véhicules dont l'utilisation

n'est permise que sur des routes situées dans des localités éloignées ou reliant à des localités éloignées et les véhicules immatriculés à titre de véhicules anciens.

Inspections de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC)

Les inspections de l'ASVC sont des inspections de véhicules faites sur la route ou dans les locaux du transporteur par des personnes qui ont été accréditées à titre d'inspecteurs en vertu du programme de l'ASVC. Les inspecteurs peuvent provenir de divers organismes tels que la Gendarmerie royale du Canada, le Service de police de Winnipeg, le Service de la réglementation et de l'application de la législation et les Services chargés de la réglementation et de la sécurité des transports. On utilise pour les inspections les critères élaborés par l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux. Les inspections sont effectuées au hasard sur la route ou, dans certaines circonstances et par suite d'arrangements pris avec un transporteur, dans ses locaux avant que ne débute une vérification. Des arrangements peuvent également être pris à l'avance avec un transporteur pour une inspection lorsqu'une plainte a été reçue relativement à l'état d'un ou de plusieurs de ses véhicules.

Les transporteurs sont encouragés à avoir une approche proactive à l'égard de l'entretien des véhicules. Le ministère offre de procéder à des inspections exhaustives de niveau 5 de l'ASVC visant le parc de véhicules de tout transporteur, dans les locaux de celui-ci, aux fins d'évaluer l'efficacité du programme d'entretien mis en place. Le ministère ne portera aucune accusation contre le transporteur ou tout conducteur si des défectuosités ou des défauts de fonctionnement étaient décelés au cours de telles inspections. Les résultats des inspections seraient toutefois consignés dans le système des profils des transporteurs. Le transporteur peut bénéficier ainsi d'inspections gratuites ne requérant pas de temps d'arrêt. L'inspection de niveau 1 est une inspection exhaustive qui vise aussi le conducteur. Autre avantage pour le transporteur, les inspections lui permettent de disposer de plus de renseignements pour évaluer l'efficacité de son programme d'entretien.

Niveaux d'inspection

Niveau 1 - inspection exhaustive du véhicule avec le conducteur.

Niveau 2 - ronde d'inspection visant le conducteur et le véhicule.

Niveau 3 - inspection ne visant que le conducteur.

Niveau 4 - inspection spéciale d'un ou plusieurs éléments.

Niveau 5 - inspection exhaustive du véhicule sans le conducteur.

Les inspections pourraient permettre au transporteur d'obtenir un certificat. Le véhicule qui subit avec succès une inspection de niveau 1 et 5 recevrait un autocollant de l'ASVC. Celui-ci est valide pour trois mois et soustrait le véhicule à de nouvelles inspections du même type pendant sa période de validité, à moins qu'il n'y ait une défectuosité manifeste.

L'inspection pourrait révéler par ailleurs la non-conformité aux normes, sous forme de diverses défectuosités. Le conducteur recevrait un double de la formule d'inspection, et des directives prévoyant que le véhicule doit être réparé avant d'être envoyé pour un nouveau voyage. Un double de la formule d'inspection doit être signé par le réparateur (mécanicien) et transmis au bureau approprié dans les 15 jours suivant l'inspection.

Enfin, le véhicule pourrait faire l'objet d'une suspension par suite de l'inspection. Il faudrait alors cesser immédiatement d'utiliser le véhicule, et ce, jusqu'à ce que les défectuosités aient été réparées. Si les réparations peuvent être effectuées dans les locaux du transporteur, le véhicule ferait l'objet d'une nouvelle inspection; si les résultats en sont satisfaisants, le véhicule pourrait de nouveau être utilisé. Si les réparations sont d'envergure telle qu'elles ne peuvent être effectuées sur place, le véhicule ne peut être transporté vers l'atelier de réparation le plus proche que par une dépanneuse ou qu'en présence de l'inspecteur. Le transporteur ne peut utiliser le véhicule pour un autre voyage avant que toutes les réparations requises aient été effectuées. Le double de la formule d'inspection signée par le mécanicien doit être transmis au bureau approprié dans les 15 jours suivant l'inspection.

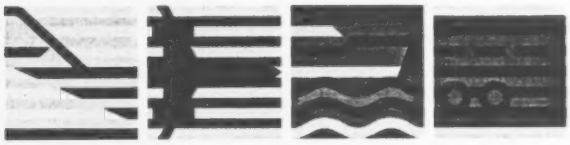
Évaluation du programme d'entretien préventif des transporteurs

Il est nécessaire, pour tout programme d'entretien, de vérifier s'il fait en sorte que le parc de véhicules du transporteur demeure en bon état de sécurité. Le nombre de défectuosités révélées par les inspections routières et les inspections effectuées en vertu du RIPOV permettent au transporteur de vérifier l'efficacité des inspections avant départ. Si les inspections routières et les inspections en vertu du RIPOV font ressortir une importante réduction du nombre des défectuosités, cela laisserait croire que les rondes de sécurité avant départ du transporteur donnent de bons résultats. Par contre, l'augmentation du nombre de défectuosités ou sa non-diminution laisserait croire que les rondes de sécurité avant départ sont insatisfaisantes et qu'il est nécessaire de recycler les conducteurs.

En plus de recourir aux inspections de l'ASVC et à celles effectuées en vertu du RIPOV en tant qu'outils d'évaluation, le transporteur peut demander aux Services chargés de la réglementation et de la sécurité des transports de lui transmettre un exemplaire de son profil. Ce rapport permet au transporteur d'être au fait de toutes les contraventions et toutes les inspections de l'ASVC dont il a fait l'objet et de tous les accidents que sa flotte a subis. Aucuns frais ne sont imputés au transporteur pour ce rapport. Des inspections d'entretien préventif efficaces effectuées par le transporteur ont également pour effet positif de réduire le nombre de défectuosités détectées lors des inspections routières et obligatoires, et par le fait même le nombre de constats de non-conformité et de suspensions. Le plus grand avantage tiré habituellement par le transporteur consiste en une réduction des temps d'arrêt et des dépenses. Il en coûte toujours moins cher d'effectuer des réparations dans les installations du transporteur plutôt que sur la route.

Transports Canada
Sécurité et sûreté
Marchandises dangereuses

Transport Canada
Safety and Security
Dangerous Goods



TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Notions élémentaires

TP 12322

Canada

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES NOTIONS ÉLÉMENTAIRES

Loi sur le *transport des marchandises dangereuses (1992)* - Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

Chaque jour, des produits dits dangereux mais néanmoins nécessaires à la qualité de la vie des Canadiens sont transportés d'un endroit à l'autre au Canada. Ils arrivent par route, air et mer et ils quittent le Canada par les mêmes routes, aéroports et ports. Ces envois trop nombreux pour être enregistrés avec précision se chiffrent dans les millions chaque année. Tous ces déplacements multiplient les risques d'accidents nuisibles aux êtres humains et à l'environnement. Aussi est-il essentiel que les fabricants, les expéditeurs, les transporteurs, les exploitants de terminal, les usagers et les gouvernements s'efforcent continuellement de limiter le plus possible les risques d'accidents de ce genre et les dommages causés. C'est pourquoi les gouvernements ont élaboré des lois et des règlements pour régir toutes les étapes du transport des marchandises dangereuses, leur inspection et les programmes de surveillance voués au respect de ces lois. Au Canada, le gouvernement fédéral, toutes les Provinces et chacun des Territoires se sont donnés des lois pour réglementer le transport des marchandises dangereuses. Les textes législatifs varient d'une autorité à l'autre, mais ils servent la même fin et tous incorporent le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* pris en vertu de la loi fédérale du même nom.

Qu'est-ce qu'une marchandise dangereuse?

De nombreux produits présentent un danger lorsqu'ils sont transportés, mais les marchandises dangereuses sont, en général, des produits de nature dangereuse, qu'ils soient en transit ou non. Des précautions spéciales s'imposent pour en garantir la sécurité durant le transport. Selon la définition énoncée

dans la *LTMD (1992)*, les « marchandises dangereuses » sont des ...produits, matières ou organismes inscrits, en raison de leur nature ou en vertu des règlements, aux classes figurant à l'annexe.

Il s'agit évidemment de l'Annexe de la *LTMD (1992)*, qui énumère neuf classes de marchandises dangereuses.

Comment les marchandises dangereuses sont-elles classées?

Les questions de classification sont traitées dans le Règlement. Les fabricants de marchandises ou de produits dangereux ne peuvent pas les expédier sans qu'ils aient été classés convenablement. Chaque marchandise dangereuse est inscrite dans l'une des neuf classes énumérées dans l'Annexe de la Loi, plus précisément dans l'une des divisions de sa classe d'appartenance. La division permet de connaître avec précision le danger associé à une marchandise rangée dans une classe. Une division peut contenir des produits classés selon le point d'éclair des liquides inflammables, la sensibilité des explosifs ou le danger propre aux gaz comprimés. Notons aussi l'existence des groupes d'emballage (GE I, II ou III) établis pour certaines classes de marchandises dangereuses. Le groupe d'emballage fait connaître le niveau de danger en cause dans une classe, le code GE I indiquant le risque de danger le plus grand.

La "manutention" des marchandises dangereuses

Selon la *LTMD (1992)*, la « manutention » est toute opération de chargement, de déchargement, d'emballage ou de déballage de marchandises dangereuses effectuée en vue de leur transport, au cours de celui-ci ou par après. Les opérations d'entreposage effectuées au cours du transport sont incluses dans la définition juridique.

L'aspect le plus important de la manutention est peut-être l'assujettissement d'une marchandise dangereuse dans un contenant; en général, on croit qu'un emballage convenable réduit considérablement les risques d'accident grave. C'est pourquoi des comités composés de représentants de l'industrie, du gouvernement, de groupes de défense de l'environnement et d'autres intéressés conçoivent des méthodes d'emballage et des contenants normalisés pour divers types de marchandises dangereuses. Ces normes relatives aux contenants sont les normes de sécurité adoptées dans le Règlement.

Une des exigences générales du Règlement est que, si aucun emballage normalisé n'est prescrit, les marchandises dangereuses doivent être emballées de manière à prévenir tout rejet, émission ou fuite de produit susceptible de représenter un danger pour la vie et la santé ou de causer des dommages à des biens ou à l'environnement.

Les inspections faites aux points de distribution pour le compte des fabricants, des transporteurs et des acheteurs portent principalement sur le type d'emballage d'expédition.

Identification des marchandises dangereuses et indications de danger

Le Règlement prescrit des étiquettes et des plaques pour chaque classe de marchandises dangereuses ainsi que la mention de certains renseignements dans des documents qui doivent accompagner les envois.

Les indications et les documents sont destinés à renseigner les manutentionnaires et les intervenants de secours sur la nature des dangers présents. En général, les petits colis doivent porter une étiquette tandis que les gros colis expédiés en vrac dans un conteneur sont assortis d'une plaque d'indication de danger. Les unités de transport servant à l'expédition de marchandises dangereuses doivent porter des plaques selon les exigences du Règlement. Les documents exigés doivent accompagner l'envoi et être accessibles rapidement.

Les plaques indiquent clairement qu'une unité de transport achemine des marchandises dangereuses qui, sinon, ne pourraient pas être identifiées comme telles immédiatement. Lorsqu'une unité de transport subit un accident, les plaques attirent l'attention des

intervenants sur la présence des marchandises dangereuses et leur décri les précautions à prendre pour prévenir les blessures et les dommages. Lorsque les circonstances le permettent, les intervenants peuvent tenter de repérer les marchandises dangereuses parmi les colis de l'unité de transport et/ou examiner les documents d'accompagnement pour avoir davantage d'information sur les marchandises dangereuses transportées.

Formation

Le Règlement exige - sauf dans quelques exceptions - que chaque personne engagée dans la manutention, la demande de transport ou le transport de marchandises dangereuses ait acquis une formation portant sur ce qui concerne leurs fonctions parmi ces activités. Il va sans dire que c'est un facteur important de la gestion des envois de marchandises dangereuses. Sans une formation spécialisée, les travailleurs ne sauraient ni emballer, ni étiqueter, ni documenter les envois convenablement. Quand des envois sont mal étiquetés ou mal documentés, il se peut que le transporteur omette de joindre des plaques de danger aux chargements et qu'un accident dû à un mauvais emballage ait des conséquences très graves sur les intervenants et compromette la sécurité du public.

Infractions au Règlement Correctifs et peines

Pour faire respecter la Loi et le Règlement, il est essentiel que des personnes bien renseignées surveillent la circulation des marchandises dangereuses. C'est pourquoi des inspecteurs nommés en vertu de la Loi examinent les nombreux aspects de l'emballage et du transport de ces marchandises et sont munis des pouvoirs voulus pour protéger le public. Une fois informés que des marchandises dangereuses sont manutentionnées ou transportées, les inspecteurs peuvent inspecter les envois et utiliser les pouvoirs conférés par la Loi pour s'assurer que n'importe quel déplacement des marchandises est conforme à la Loi et au Règlement. Vu qu'il faut parfois poursuivre des contrevenants en justice, la Loi comprend des dispositions à cette fin.

Poursuites en justice

Les infractions à certains articles de la Loi entraînent des poursuites. Les peines pécuniaires infligées à la suite d'une première infraction s'élèvent jusqu'à 50 000 $ et, en cas de récidive, jusqu'à 100 000 $, sur déclaration sommaire de culpabilité. Les emprisonnements subséquents à un acte criminel sont de deux ans au maximum. La Loi contient également des dispositions spéciales relativement aux ordonnances de la cour qui émet la déclaration de culpabilité. Ces ordonnances, qui peuvent s'ajouter à toute autre peine, visent notamment à interdire l'engagement dans une activité réglementée par la Loi, à exiger qu'une personne en indemnise d'autres, à nettoyer l'environnement ou à contribuer à la recherche sur le transport des marchandises dangereuses.

Conclusion

La réglementation est parfois perçue comme un obstacle au commerce, mais, dans le secteur des marchandises dangereuses, elle a l'appui de l'industrie et du grand public. Ceux-ci savent que le principal but du Règlement est de garantir la sécurité de toutes les personnes concernées et la protection de notre environnement. L'omission de surveiller le déplacement des multiples marchandises dangereuses de la société d'aujourd'hui aurait des conséquences désastreuses, d'où la nécessité d'un règlement et de mesures de conformité efficaces.

Direction de conformité et intervention
Direction générale du Transport
des marchandises dangereuses
Transports Canada

ANNEXE

Classe 1 - Explosifs, y compris les autres matières assimilées à ceux-ci par la Loi sur les explosifs.

Classe 2 - Gaz comprimés, liquéfiés, dissous sous pression ou liquéfiés à très basse température.

Classe 3 - Liquides inflammables et combustibles.

Classe 4 - Solides inflammables; substances sujettes à l'inflammation spontanée; substances qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables.

Classe 5 - Substances comburantes; peroxydes organiques.

Classe 6 - Substances toxiques et substances infectieuses.

Classe 7 - Matières radioactives et substances radioactives réglementées, au sens de la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique.

Classe 8 - Substances corrosives.

Classe 9 - Produits, substances ou organismes dont la manutention ou le transport présentent, selon le gouverneur en conseil, des risques de dommages corporels ou matériels ou de dommages à l'environnement et qui sont inclus par règlement dans la présente classe.

Avis aux lecteurs :

Dans le document intitulé *Étiquettes et plaques*, sous «Classe7», au lieu de:

«Matières radioactives selon le sens de la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique et dont l'activité est supérieure à 74kBq/kg.»

il faut lire :

«Substances nucléaires — au sens de la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires* — qui sont radioactives ».

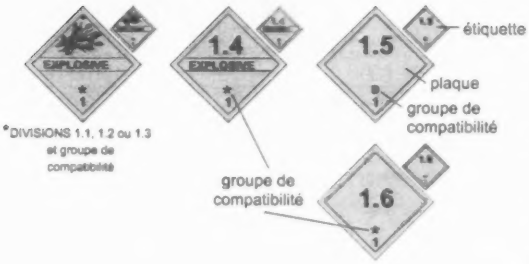
Transports Canada Surface
Marchandises dangereuses

Transport Canada Surface
Dangerous Goods

Ì ÐÏÏ ëõì Ú

PLAQUES ET ÉTIQUETTES

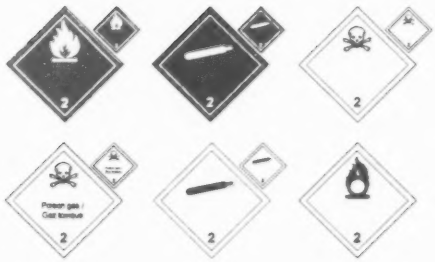
Pour votre sécurité



*DIVISIONS 1.1, 1.2 ou 1.3 et groupe de compatibilité

Classe 1 - Explosifs

1.1 - Substance ou article qui présente un danger d'explosion en masse.
1.2 - Substance ou article qui présente un danger de projection de fragments, mais non un danger d'explosion en masse.
1.3 - Substance ou article qui présente un danger d'incendie ainsi qu'un danger mineur de détonation ou un danger mineur de projection ou les deux, mais non un danger d'explosion en masse.
1.4 - Substance ou article qui ne présente aucun danger important; les effets de l'explosion sont en grande partie limités à l'emballage et on ne doit prévoir ni projection ni fragments de taille appréciable à distance.
1.5 - Substance très insensible qui néanmoins présente un danger d'explosion en masse comme celle des substances du point 1.1.
1.6 - Substance extrêmement insensible qui ne présente pas un danger d'explosion en masse.



Classe 2 - Gaz

2.1 - Gaz inflammable.
2.2 - Gaz ininflammable, non toxique, non corrosif.
2.3 - Gaz toxique.
2.3 - Envois transfrontaliers Canada - É.-U. et gaz toxiques spéciaux.
2.4 - Gaz corrosif.
2.2 (5.1) - Oxygène seulement. (chargement mixte)

Classe 3 - Liquides inflammables

Liquide avec un point d'éclair en vase clos égal ou inférieur à 61° C.

Classe 4 - Solides inflammables; Substances qui peuvent s'enflammer spontanément; substances qui au contact avec l'eau émettent des gaz inflammables (matières réagissant au contact de l'eau)

4.1 - Les solides qui, dans les conditions normales de transport, sont soit facilement inflammables, soit susceptibles de causer ou de favoriser un incendie sous l'effet du frottement ou de la chaleur qui subsiste après leur fabrication ou leur traitement soit des matières autoréactives qui sont susceptibles de subir une réaction fortement exothermique, soit des explosifs flegmatisés susceptibles de détoner s'ils ne sont pas assez dilués afin d'éliminer leurs propriétés explosives.
4.2 - Substance qui peut s'enflammer spontanément dans les conditions normales de transport ou, lorsqu'elle est en contact avec l'air, peut provoquer un échauffement spontané jusqu'au point d'inflammation.
4.3 - Substance qui, en contact avec l'eau, émet des quantités dangereuses de gaz inflammable ou devient spontanément inflammable au contact avec l'eau ou la vapeur d'eau.

Classe 5 - Substances comburantes et peroxydes organiques

5.1 - Substance qui provoque la combustion d'autres matières ou y contribue en formant de l'oxygène ou d'autres substances comburantes, que la substance elle-même soit combustible ou non.
5.2 - Composé organique qui renferme la structure bivalente «-O-O-» qui est un fort agent comburant et qui peut se décomposer explosivement, qui peut être sensible à la chaleur, aux chocs ou à la friction qui peut réagir dangereusement avec d'autres marchandises dangereuses ou qui peut causer des dommages aux yeux.

Classe 6 - Substances toxiques et substances infectieuses

6.1 - Solide ou liquide qui est toxique par l'inhalation de ses vapeurs, par le contact avec l'épiderme ou par ingestion.
6.2 - Organismes qui sont infectieux ou que l'on soupçonne d'être infectieux pour les humains ou les animaux.

Canada

Transports Canada Surface Marchandises dangereuses

Transport Canada Surface Dangerous Goods

PLAQUES ET ÉTIQUETTES

Pour votre sécurité

(étiquettes seulement)

Classe 7 - Matières radioactives

Matières radioactives selon le sens de la Loi sur e contrôle de l'énergie atomique et dont l'activité est supérieure à 74 kBq/kg.

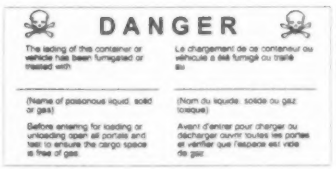
Classe 8 - Substances corrosives

Substance qui provoque la nécrose visible de la peau ou qui corrode l'acier ou l'aluminium non cuirassé.

Classe 9 - Divers produits ou substances

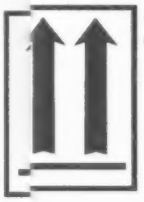
9.1 - Divers matériaux dangereux; substance ou produit présentant des dangers suffisants pour justifier la réglementation de son transport mais que l'on ne peut pas attribuer à l'une des autres classes.
9.2 - Substance dangereuse pour l'environnement
9.3 - Déchets dangereux.

Plaques et étiquettes spéciales



Écriteau de fumigation

Exigences d'aération



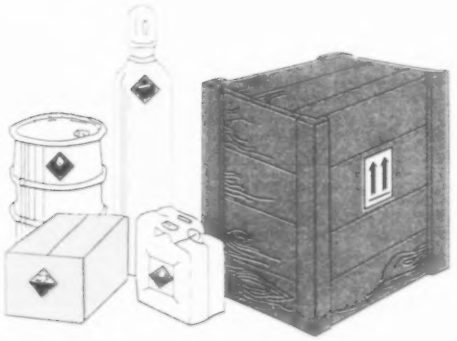
Sens du colis

Exigences spéciales pour DPC

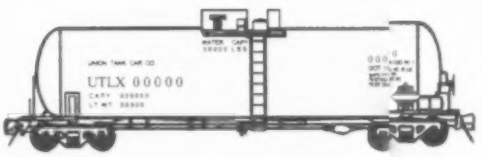
Exigence pour chargement mixte

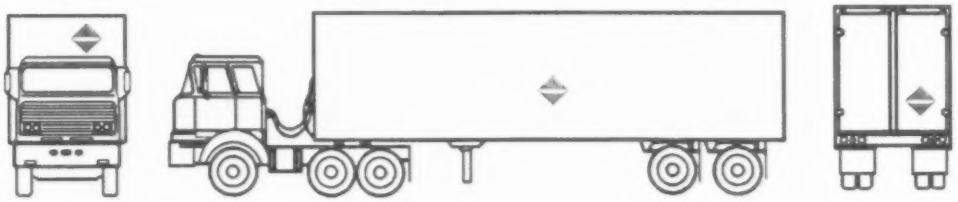
Wagon-citerne seulement
Residu après le déchargement

Polluant marin - Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78)



Le numéro d'identification du produit est requis pour les envois en vrac.





MARS 2002

LISTE DES PERSONNES-RESSOURCES PROVINCIALES ET TERRITORIALES MARCHANDISES DANGEREUSES

GOUVERNEMENT	NOM	TÉLÉPHONE/TÉLÉCOPIEUR
COLOMBIE-BRITANNIQUE	Manager, Dangerous Goods Insurance Corporation of B.C. 910, rue Government Victoria (Colombie-Britannique) V8W 3Y8	**Téléphone :** (250) 414-7844 **Télécopieur :** (250) 978-8018
ALBERTA	Director Dangerous Goods and Rail Safety Branch Transportation Safety Services Division Alberta Infrastructure Immeuble Twin Atria - 2e étage 4999-98e avenue Edmonton (Alberta) T6B 2X3	**Téléphone :** (780) 415-0686 **Télécopieur :** (780) 422-9193
SASKATCHEWAN	Manager, Transport Regulations and Dangerous Goods Program Ministère de la Voirie et des Transports 1855, avenue Victoria 9e étage Regina (Saskatchewan) S4P 3V5	**Téléphone :** (306) 787-5307 **Télécopieur :** (306) 787-3963
MANITOBA	Environment Officer Dangerous Goods/Emergency Response Dept. of Conservation 123, rue Main, pièce 160 Winnipeg (Manitoba) R3C 1A5	**Téléphone :** (204) 945-7025 **Télécopieur :** (204) 948-2420
ONTARIO	Facility Audit Administrator Carrier Enforcement Program Office Carrier Safety & Enforcement Branch 301, rue St. Paul, 3e étage St. Catharines (Ontario) L2R 7R4	**Téléphone :** (905) 704-2342 **Télécopieur :** (905) 704-2467

QUÉBEC	Ministère des Transports du Québec Direction du transport routier des marchandises Service de la normalisation technique Section transport des matières dangereuses 700, boul. René-Lévesque Est, 2e étage Québec (Québec) G1R 5H1	**Téléphone :** (418) 528-8640 **Télécopieur :** (418) 528-5670
NOUVEAU-BRUNSWICK	Special Projects Dept. of Public Safety Compliance Branch C.V.E. 428, rue Collishaw Moncton (N.-B.) E1C 3C7	**Téléphone :** (506) 856-2958 **Télécopieur :** (506) 856-2006
NOUVELLE-ÉCOSSE	Coordinator Service Nova Scotia and Municipal Relations Halifax (Nouvelle-Écosse) B3J 2M4 Adresse municipale : 1505, rue Barrington C. P. 156 9e étage nord B3J 3K5	**Téléphone :** (902) 424-3602 **Télécopieur :** (902) 424- 0512
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOURD	Highway Safety Co-ordinator Highway Safety Division Min.. des Transports et des Travaux publics C. P. 2000 33, promenade Riverside Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard) C1A 7N8	**Téléphone :** (902) 368-5222 **Télécopieur :** (902) 368-5236

TERRE-NEUVE	National Safety Code Coordinator Motor Registration Division Dept. of Government Services and Lands C. P.8710 Athens Drive & Old Placentia Rd. Immeuble Motor Vehicle Registration St. John's (Terre-Neuve) A1B 4J5	**Téléphone :** (709) 729-6069 **Télécopieur :** (709) 729-0102
YUKON	Manager, Commercial Vehicle Enforcement Services aux agglomérations et du Transport Transport Services Branch C. P. 2703 91444, route de l'Alaska Whitehorse (Yukon) Y1A 2C6	**Téléphone :** (867) 667-5920 **Télécopieur :** (867) 393-6408
TERRITOIRES DU NORD-OUEST	Motor Vehicle Division Min. des Transports Gouvt des Territoires du Nord-Ouest 76, promenade Capital, pièce 201 Hay River (Territoires du Nord-Ouest) XOE 1G2	**Téléphone :** (867) 874-5006 **Télécopieur :** (867) 874-6088
NUNAVUT	Dangerous Goods Coordinator Dept. of Community and Transportation Services Bag 800 Iqaluit (NT) X0A 0H0 Adresse municipale : Immeuble Brown, 2e étage	**Téléphone :** (867) 975-5316 **Télécopieur :** (867) 975-4221

LISTE DES PERSONNES-RESSOURCES PROVINCIALES ET TERRITORIALES MARCHANDISES DANGEREUSES

ADMINISTRATION	NOM	TÉLÉPHONE/TÉLÉCOPIEUR
RÉGION DU PACIFIQUE	Chef Transport des marchandises dangereuses Transports Canada 625, rue Agnes, pièce 225 New Westminster (Colombie-Britannique) V3M 5Y4	**Téléphone :** (604) 666-6740 **Télécopieur :** (604) 666-7747
RÉGION DES PRAIRIES	Chef Transport des marchandises dangereuses Transports Canada Immeuble Federal, 3e étage, pièce 305 101-22e rue Est Saskatoon (Saskatchewan) S7K 0E5	**Téléphone :** (306) 975-5059 **Télécopieur :** (306) 975-4555
RÉGION DU NORD	Transport des marchandises dangereuses Transports Canada 402-344, rue Edmonton Winnipeg (Manitoba) R3B 2L4	**Téléphone :** (204) 983-5969 **Télécopieur :** (204) 983-8992
RÉGION DE L'ONTARIO	Chef Transport des marchandises dangereuses Transports Canada 20, rue Toronto, 6e étage, pièce 600 Toronto (Ontario) M5C 2B8	**Téléphone :** (416) 973-9820 **Télécopieur :** (416) 973-9907
RÉGION DE L'EST	Chef Transport des marchandises dangereuses Transports Canada 702-685, rue Cathcart Montréal (Québec) H3B 1M7	**Téléphone :** (514) 283-0303 **Télécopieur :** (514) 283-8234

RÉGION DE L'ATLANTIQUE	Chef Transport des marchandises dangereuses Transports Canada 45, promenade Alderney, pièce 1415 Immeuble Queen Square Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 2N6	**Téléphone :** (902) 426-9351 **Télécopieur :** (902) 426-6921
DIRECTION GÉNÉRALE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES	CANUTEC Transports Canada Ottawa (Ontario) K1A 0N5	**Téléphone :** (613) 992-4624 **Télécopieur :** (613) 993-5925
TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES (AIR)	Chef, Normes relatives aux marchandises dangereuses Transports Canada – Aviation Place de Ville, tour C 330, rue Sparks Ottawa (Ontario) K1A 0N8	**Téléphone :** (613) 990-1060 **Télécopieur :** (613) 954-1602
MARINE	Expert maritime principal Marchandises dangereuses Direction générale de la sécurité des navires, Garde côtière canadienne Transports Canada Ottawa (Ontario) K1A 0N5	**Téléphone :** (613) 991-3143 **Télécopieur :** (613) 993-8196
TRANSPORT FERROVIAIRE	Chef de l'exploitation Transports Canada Direction de l'Exploitation 344, rue Slater, 15e étage Ottawa (Ontario) K1A 0N5	**Téléphone :** (613) 990-7077 **Télécopieur :** (613) 990-2012
EXPLOSIFS	Division des Explosifs Ressources naturelles Canada 580, rue Booth Ottawa (Ontario) K1A 0E4	**Téléphone :** (613) 995-8415 **Télécopieur :** (613) 995-0480

MATIÈRES RADIOACTIVES

Réglementation du cycle du combustible
et des matières nucléaires
Commission de contrôle de l'énergie atomique
Ottawa (Ontario)
K1P 5S9

Téléphone : (613) 995-0553
Télécopieur : (613) 995-5086

MATIÈRES ET DÉCHETS DANGEREUX

Direction de la gestion des déchets
Environnement Canada
Place Vincent Massey
351, boul. St. Joseph
Hull (Québec)
K1A 0H3

Téléphone : (819) 997-3378
Télécopieur : (819)997-3068

Citoyenneté et Immigration Canada

AVIS AUX EXPLOITANTS DE COMPAGNIES DE TRANSPORT

La publication de Citoyenneté et Immigration intitulée *Admission temporaire au Canada en vertu de l'Accord de libre-échange nord-américain* est un guide à l'intention des hommes et des femmes d'affaires des États-Unis et du Mexique qui cherchent à venir au Canada pour y diriger des activités commerciales en vertu des dispositions de l'ALENA. Le guide contient des renseignements généraux couvrant toute la gamme des diverses catégories d'entrepreneurs.

Les sections et les pages suivantes contiennent des renseignements qui sont propres aux exploitants de compagnies de transport :

Aux pages 30 et 31 de l'appendice 1603.A.1 de l'annexe A, sous le titre *Distribution*, il est question des gens d'affaires en visite. Aux pages 32 et 33, sous les notes interprétatives sur les services généraux, il est question des agents de tourisme et des autocaristes.

ALLIANCE CANADIENNE DU CAMIONNAGE
CANADIAN TRUCKING ALLIANCE

Frontières simplifiées

Guide du camionneur

Frontières simplifiées

Guide du camionneur

Publié par
L'Alliance canadienne du camionnage

conjointement avec
Le Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international

Printemps 2001

Remerciements

L'Alliance canadienne du camionnage tient à remercier :

- **Le Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international**
- **Citoyenneté et Immigration Canada**
- **L'Agence canadienne des douanes et du revenu**
- **L'Ambassade du Canada à Washington, D.C.**
- **L'Ambassade du Canada à Mexico**
- **Transports Canada**
- **Le Ministère des Communications et des Transports du Mexique**
- **Le Département des Transports des États-Unis**
- **Dydynsky & Associates**

Copyright © 2001 Gouvernement du Canada

Le présent Guide est protégé en vertu des lois canadiennes sur le droit d'auteur et ne peut être reproduit en tout ou en partie, de quelque façon que ce soit, sans le consentement écrit et exprès du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international.

ISBN 0-920969-86-0

Also available in English.

Table des matières

Page

Remerciements ii

1. Introduction 1

2. Avant de partir 3
2.1 Liste de vérification 5
2.2 Cautionnement 5
2.3 Scellés douaniers 5
2.4 Heures d'ouverture de la frontière et heures ouvrables des courtiers 5
2.5 Autres services d'inspection gouvernementaux 6
2.6 Accidents et réparations 6
2.7 Langues 7
2.8 Stupéfiants et alcool 7
2.9 Heures de service autorisées 8
2.10 Autorisations d'exploitation, permis et certificats 9
2.11 Certificat médical 10
2.12 Marchandises dangereuses 11
2.13 Cabotage 11
2.14 Poids et dimensions du véhicule 12
2.15 Armes à feu pour usage personnel 12

3. Entrée au Canada 13
3.1 Introduction 13
3.2 Exemptions personnelles 15
3.3 Dédouanement aux douanes canadiennes 16
3.4 Déclaration de la cargaison sous douane 17
3.5 Dédouanement de la cargaison à la frontière 19
3.6 Documents des douanes canadiennes 21

4. Entrée aux États-Unis 23
4.1 Introduction 23
4.2 Exemptions personnelles 24
4.3 Dédouanement aux États-Unis (expéditions en provenances du Canada 25
4.4 Déclaration de la cargaison sous douane 26
4.5 Dédouanement de la cargaison à la frontière 26
4.6 Documents des douanes américaines 28
4.7 Dédouanement aux États-Unis (expéditions en provenance du Mexique 30

5. Entrée au Mexique 32
5.1 Introduction 32
5.2 Exemptions personnelles 33
5.3 Dédouanement aux douanes américaines (expéditions en provenance des États-Unis 33
5.4 Déclaration de la cargaison sous douane 34
5.5 Dédouanement de la cargaison à la frontière 34
5.6 Documents des douanes mexicaines 35

6. Contacts et information sur les sites Web 37

1.0 Introduction

La présente édition de *Frontières simplifiées : Guide du camionneur* reprend et met à jour la version originale parue en mars 1995. Vous y trouverez les renseignements et les conseils qui vous permettront, à vous-même comme à votre véhicule et à votre cargaison, de répondre aux exigences réglementaires des gouvernements canadien, américain et mexicain concernant l'industrie du transport routier. Bref, cet ouvrage a été conçu pour vous aider à franchir aussi facilement et rapidement que possible toutes les frontières de l'Amérique du Nord.

Le Guide présente un survol des processus et procédures qui s'appliquent à la circulation de marchandises vers le Canada, les États-Unis et le Mexique. Faire du transport international, ce n'est pas simplement franchir la frontière. C'est également respecter les lois et les règlements des pays, États et provinces dans lesquels vous vous déplacez.

C'est pourquoi le Guide fournit également des renseignements généraux sur les règles et les questions législatives comme les exigences de l'immigration, les tests de dépistage de stupéfiants et d'alcool, et les heures de services autorisées pour les camionneurs.

L'Internet contient d'autres informations, dont des reproductions des principaux formulaires exigés par les autorités douanières canadiennes et américaines. Une liste de liens Web pour nombre d'organisations gouvernementales et sectorielles est donnée au chapitre 6.

Ce Guide ne prétend pas offrir une solution à toutes les situations qui pourraient se produire à un poste frontalier. Dans la mesure du possible, vous devriez toujours consulter votre employeur, de même que l'expéditeur et le courtier, pour veiller à ce que tous les formulaires aient été parfaitement remplis et que vous soyez au courant des étapes au bureau des douanes.

Veuillez noter que les dispositions de l'Accord de libre-échange nord-américain concernant les opérations de transport routier transfrontières pour entrer au Mexique ou en sortir n'ont pas encore été mises en application. Mais les entreprises canadiennes ont droit au franchissement de la frontière mexicaine aux termes du Mémorandum d'entente Canada-Mexique sur les échanges de marchandises de 1994.

Bien que l'exactitude de cet ouvrage ait été attentivement vérifiée, il n'en reste pas moins que les renseignements et recommandations qu'il renferme reposent sur des interprétations simplifiées de règlements complexes. L'Alliance canadienne du camionnage rejette toute forme de représentation explicite ou implicite en rapport avec les informations fournies dans le présent Guide. Il est du devoir des camionneurs qui voyagent dans différents pays de connaître parfaitement les règlements en vigueur dans ces pays. Les marchandises qui traversent les frontières entre le Canada, les États-Unis et le Mexique sont sujettes à une inspection en vertu des lois de chacun des pays concernés.

Les modifications et mises à jour futures du présent Guide seront affichées dans le site Web de l'Alliance, à l'adresse : **www.cantruck.com.**

2. Avant de partir

Plus vous mettrez du temps à vous préparer avant d'entreprendre votre voyage, moins vous en perdrez au moment du dédouanement de votre cargaison. Adoptez une routine qui commence dès le chargement des marchandises à bord de camion pour vous permettre de vérifier avec exactitude si vous avez tous les renseignements et formulaires nécessaires pour franchir la frontière sans incident.

2.1 Liste de vérification

Il faut se rappeler plusieurs choses avant de partir en voyage au Canada, aux États-Unis ou au Mexique. Voici certains des articles les plus importants dont vous aurez besoin :

- *permis de conduire commercial valide;*
- *preuve de citoyenneté, telle qu'un certificat de naissance ou un passeport, preuve du statut d'immigrant admis (formulaire IMM 1000), ou carte verte pour les États-Unis, le cas échéant;*
- *permis et immatriculation du véhicule, dont les permis valides IFTA (Entente internationale concernant la taxe sur les carburants) et IRP (Plan international d'immatriculation), ainsi qu'une peuve de paiement de la Taxe d'utilisation du réseau routier par les camions lourds (TURRCL) des États-Unis;*
- *autorisations d'exploitation (appelées parfois l'autorisation de circuler ou le certificat de sécurité) reconnues par chacune des autorités compétentes dans le territoire desquelles vous vous déplacerez;*
- *formulaires douaniers en nombre suffisant;*
- *information sur les heures d'ouverture du poste frontalier et(ou) de la destination intérieure où vous ferez dédouaner la cargaison.*

En vous préparant à l'avance, vous accélérerez les procédures douanières. Assurez-vous d'avoir avec vous tous les documents nécessaires dûment remplis[1], et rappelez-vous ces trois points importants :

Sachez ce que vous transportez : Il est essentiel que vous sachiez toujours ce que vous transportez afin de pouvoir répondre rapidement aux questions de l'inspecteur des douanes. Même si

[1] Des détails sur la documentation nécessaire pour chacun des pays sont fournis aux chapitres 3 à 5.

vous avez simplement attelé la semi-remorque, faites-vous un devoir de savoir ce qu'elle contient.

Attendez-vous à ce que la cargaison soit examinée : Les inspecteurs des douanes doivent savoir ce que vous transportez. Ils ont le droit d'examiner votre cargaison. Vous avez la responsabilité de retirer tout recouvrement, et de décharger ou d'ouvrir et de déballer tout colis, conteneur ou autre article qu'un inspecteur souhaite examiner.

- *Avant le départ, essayez de faire en sorte que chaque marchandise de votre cargaison soit chargée de façon à pouvoir être inspectée le plus rapidement possible. Expliquez à l'expéditeur l'importance d'un bon chargement. Sinon, vous pourriez perdre beaucoup de temps et d'énergie à décharger le camion au moment de franchir la frontière.*
- *Les autorités douanières tentent de fournir des installations et un matériel adéquats pour faciliter le processus d'inspection. Toutefois, à défaut d'installations le transporteur est responsable des coûts inhérents à l'examen de la cargaison.*
- *Si vous constatez l'absence de certaines marchandises dans votre cargaison, assurez-vous que ces marchandises manquantes sont consignés dans les formulaires douaniers. Déclarez tous ces marchandises manquantes à votre courtier en douane et aux autorités douanières. Si un inspecteur des douanes découvre un surplus non déclaré, il peut saisir votre véhicule et votre cargaison, sans compter que vous pourriez encourir de lourdes amendes.*

Coopérez avec l'inspecteur des douanes : Les inspecteurs des douanes sont des humains comme vous. Ils réagiront probablement de la même manière que vous les traitez. Il est donc important que vous fassiez preuve d'amabilité et de coopération à leur égard. Cela ne pourra qu'accélérer les formalités.

Mettez toutes les chances de votre côté : *sachez ce que vous transportez, attendez-vous à ce que votre cargaison soit examinée, coopérez avec les autorités douanières.*

2.2 CAUTIONNEMENT

Le but du cautionnement consiste à permettre le dédouanement à un point autre que la frontière, par exemple un entrepôt d'intérieur autorisé. Au Canada, on appelle ce genre d'entrepôt de douane un *entrepôt d'attente*.

L'expédition se fait également sous douane si votre itinéraire vous oblige à traverser un pays étranger, mais que vous n'y livrez pas la marchandise.

Le service des douanes peut apposer des scellés sur votre cargaison sous douane si vous n'êtes pas un transporteur assujetti à la postvérification. Le cas échéant, les scellés seraient apposés de telle façon qu'ils ne pourraient être enlevés avant le dédouanement à un point de douane intérieur. Si votre cargaison n'est pas déjà sous douane quand vous la prenez en charge, vous pouvez obtenir un cautionnement à la frontière pour un seul voyage.

2.3 SCELLÉS DOUANIERS

Si le service des douanes appose des scellés sur votre cargaison, veillez à ce que personne n'endommage, n'altère ou n'enlève ces scellés. Informez immédiatement les douanes de tout indice d'altération.

Si un agent autre qu'un représentant en douane (par exemple, un agent de la paix) vous demande de retirer les scellés pour inspecter la cargaison, demandez-lui de vous fournir une déclaration écrite indiquant qu'il a l'autorité nécessaire pour ce faire. Si vous êtes dans l'obligation de briser les scellés pour quelque raison que ce soit, consignez par écrit le lieu, l'heure et la raison de votre geste, et signez le document. Remettez-le ensuite à l'agent des douanes du poste frontalier.

2.4 HEURES D'OUVERTURE DE LA FRONTIÈRE ET HEURES OUVRABLES DES COURTIERS

Avant de quitter votre terminus, vous devez savoir à quel endroit vous franchirez la frontière et quand le poste de dédouanement sera accessible aux véhicules commerciaux.

À votre arrivée au poste frontière, assurez-vous d'utiliser les voies réservées aux véhicules de transport routier. Elles se trouvent généralement à l'extrême gauche et(ou) à droite des postes d'inspection des automobiles. Cependant, comme tous les postes frontière ne sont pas disposés de la même façon, vous devrez surveiller les panneaux de signalisation qui vous indiqueront où aller.

Avant de quitter votre terminus, prenez note du nom et du numéro de téléphone de votre entreprise de courtage. De plus, n'oubliez pas de vérifier les heures ouvrables de son bureau à la frontière. Si vous prévoyez d'arriver à la frontière après la fermeture des bureaux, obtenez le nom et le numéro de téléphone d'un autre courtier ou prévoyez un dédouanement après l'horaire normal. Comme cela entraîne peut-être des frais supplémentaires, vous devrez consulter d'abord votre employeur.

2.5 AUTRES SERVICES D'INSPECTION GOUVERNEMENTAUX

Si vous vous devez transporter une cargaison des marchandises agricoles, comme des aliments et leurs produits dérivés, des légumes, des plantes et des produits laitiers, vérifiez si des services d'inspection gouvernementaux, par exemple l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA), le département américain de l'Agriculture (USDA) ou le Secrétariat mexicain de l'agriculture, des bovins et du développement rural, doivent participer à la mainlevée[2].

Les heures de service sont limitées, et ce ne sont pas tous les postes frontière qui disposent de services d'inspection. Déterminez à l'avance si votre cargaison nécessite ce type d'inspection et assurez-vous que le service soit disponible quand et où vous en aurez besoin. Adressez-vous au courtier en douane si vous avez besoin d'aide. Au Canada, l'ACIA dispose de trois centres de services aux importateurs.

2.6 ACCIDENTS ET RÉPARATIONS

Si vous êtes victime d'un accident et que votre cargaison n'a pas encore été dédouanée, vous devez immédiatement en avertir le bureau de douanes le plus proche, ainsi que la police locale.

---

[2] Le numéro de téléphone et l'adresse Internet de tous les ministères gouvernementaux et organisations sectorielles dont il question dans le présent Guide sont indiqués au chapitre 6.

Par ailleurs, si votre camion tombe en panne et qu'il doit être réparé à l'extérieur de votre pays :

- *informez-en votre courtier et le service des douanes;*
- *conservez toutes les factures et(ou) reçus pour paiement comptant relatifs aux réparations afin de les remettre à votre superviseur dès votre retour à votre terminus d'origine.*

Les modifications, réparations et ajouts à un véhicule doivent aussi être déclarés aux douanes et les droits et taxes pertinents, payés. Consultez votre courtier : il vous renseignera sur ces questions.

2.7 LANGUES

Aux termes de l'entente intervenue sous l'égide du Sous-comité des normes relatives aux services de transport terrestres, Accord de libre-échange nord-américain, il appartient au chauffeur et au transporteur routier de faire en sorte qu'ils puissent communiquer dans chacun des pays, de manière à ne pas compromettre la sécurité.

L'anglais est utilisé couramment dans toutes les provinces canadiennes sauf au Québec où une partie importante de la population ne parle que le français. Quant aux agents de Douanes Canada et de Citoyenneté et Immigration, ils offrent leurs services dans les deux langues sans distinction.

En entrant au Mexique, vous constaterez que les inspecteurs des douanes, les courtiers et les expéditeurs de ce pays parlent espagnol. Plusieurs peuvent parler l'anglais, mais n'y comptez pas trop.

2.8 STUPÉFIANTS ET ALCOOL

Chaque pays où vous voyagez a ses propres lois concernant l'usage de stupéfiants et d'alcool. La présence d'alcool dans la cabine ou de drogues illicites n'importe où dans le camion constitue une infraction criminelle au Canada, aux États-Unis et au Mexique.

Bien que le Canada ne dispose pas de règlements sur le dépistage de stupéfiants et d'alcool, la conduite en état d'ébriété ou le refus de se faire prélever un échantillon d'haleine peut entraîner de lourdes sanctions pénales. Les agents des douanes canadiennes sont habilités à exiger un test de dépistage d'alcool et de stupéfiants à la frontière.

Les chauffeurs commerciaux qui entrent aux États-Unis sont assujettis aux règlements fédéraux sur le dépistage d'alcool et d'autres drogues. Les chauffeurs canadiens doivent savoir que certains types de tests comme les tests préalables à l'emploi et les tests inopinés sont conduits au Canada, mais pas aux États-Unis. La loi américaine ne prévoit pas d'analyses d'haleine inopinées, mais on pourrait vous demander de passer un test à la suite d'un accident ou si un agent de la paix a une raison légitime de croire que vous êtes en état d'ébriété. Les dossiers sur vos lieux de travail au Canada peuvent fait l'objet de vérification aux fins de détermination de la conformité avec les règlements américains.

La conduite en état d'ébriété constitue également une infraction criminelle. Si un agent chargé d'appliquer la loi de l'un ou l'autre des trois pays a une raison légitime de croire que vous êtes en état d'ébriété, il peut exiger un test permettant d'en juger. Un résultat positif pourrait vous valoir une amende et(ou) une condamnation devant un tribunal, et éventuellement la saisie de votre véhicule.

Le Mexique dispose d'un programme d'inspections médicales sur la route, qui comprend le dépistage de stupéfiants et d'alcool pour les chauffeurs.

2.9 HEURES DE SERVICE AUTORISÉES

Vous devez observer les règlements relatifs aux heures de service du pays dans lequel vous voyager.

Pays	Nbre maximal d'heures de conduite consécutive	Nbre maximal d'heures de service consécutives (dont la durée de conduite)	Nbre d'heures de service dans une période	
			de 7 jours	de 8 jours
Canada[A, B]	13	15[C]	60	70
États-Unis	10	15[C]	60	70
Mexique	8-10		50	

A. Les règles diffèrent quelque peu quant à la durée minimale de repos pour les conducteurs d'attelage. De plus, les règles sur les heures de service diffèrent légèrement pour les chauffeurs qui voyagent au nord du 60e parallèle et pour les chauffeurs de champs de pétrole. Si l'une de ces situations s'applique dans votre cas, contactez la Direction de la sécurité routière de Transports Canada pour plus de détails.

B. Un chauffeur peut être de service jusqu'à concurrence de 120 heures par période de 14 jours consécutifs, à condition qu'il prenne au moins 24 heures de repos pendant les 14 jours en question avant d'accumuler 75 heures de service pendant ces mêmes 14 jours.

C. Après 8 heures consécutives de repos.

Faites toujours en sorte que votre journal de bord soit dûment rempli et à jour de manière à satisfaire aux règlements sur les heures de service. N'oubliez jamais que vous risquez de recevoir une amende ou que votre permis peut être suspendu par les autorités locales si vous dépassez les limites des heures de service autorisées.

Veuillez noter que les heures de service sont en voie de révision aux États-Unis comme au Canada. Pour de plus amples informations, n'hésitez pas à vous mettre en rapport avec les ministères fédéraux chargés des transports ou les associations du camionnage mentionnés au chapitre 6.

2.10 AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

Les autorisations d'exploiter (aussi appelées permis d'exploitation, certificats d'exploitation ou certificats de conformité à la sécurité) sont délivrées par les provinces au Canada. Aux États-Unis, tous les transporteurs entre États ou entre pays doivent se procurer un numéro du DOT, et les transporteurs louant leurs services, une autorisation d'exploitation de la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA). Au Mexique, les permis sont délivrés aux transporteurs routiers par le Secrétariat des communications et du transport (SCT), bien qu'au moment d'aller sous presse, les formulaires de demande de permis à l'intention des transporteurs non mexicains ne soient pas traités.

Assurez-vous d'avoir en votre possession les autorisations d'exploitation requises dans chaque pays que vous comptez traverser

PERMIS ET DOCUMENTS D'IMMATRICULATION

- *Assurez-vous toujours également d'avoir avec vous les permis et les documents d'immatriculation reliés à votre véhicule, ainsi que votre permis de conduire commercial (CDL).*
- *Dans le cas du transport entre provinces, entre États ou entre pays, assurez-vous que sont bien apposés sur votre cabine les autocollants de l'IFTA (Entente internationale concernant la taxe sur le carburant). Toutes les provinces canadiennes comme les États américains limitrophes sont membres de l'IFTA; il n'existe pas de taxe sur le carburant au Mexique.*

- *Assurez-vous également que votre véhicule soit muni de documents d'immatriculation requis pour chacun des territoires que vous traverserez. Depuis le 1er avril 2001, toutes les provinces canadiennes et 48 États américains adhèrent au Plan international d'immatriculation (IRP). À titre de transporteur, vous êtes autorisé à vous déplacer dans tous les territoires indiqués sur votre carte de véhicule de l'IRP sans avoir à encourir d'autres frais d'immatriculation.*
- *Comme le Mexique n'est pas membre de l'IRP, procurez-vous un permis du SCT pour entrer dans ce pays.*

N'oubliez pas que les douanes américaines imposent un droit de traitement à hauteur de 5 $ US par véhicule commercial à la frontière canadienne, et à hauteur de 9,50 $ US à la frontière mexicaine. Si vous traversez la frontière américaine régulièrement, procurez-vous une vignette valide pendant un an au prix de 100 $ US par véhicule pour la frontière canadienne, et de 190 $ US pour la frontière mexicaine.

2.11 CERTIFICAT MÉDICAL

Tout chauffeur d'un véhicule commercial des trois pays membres de l'ALENA doit détenir un certificat médical.

La portée et la fréquence des examens médicaux sont prescrites par les provinces au Canada. Vous devez passer un examen médical pour obtenir et(ou) conserver votre permis de conduire commercial (CDL).

Aux États-Unis, c'est la Federal Motor Carrier Safety Administration qui établit les exigences médicales pour les chauffeurs. Tout chauffeur se voit délivrer une carte médicale distincte. Les chauffeurs du Canada n'ont pas besoin d'une carte médicale spéciale lorsqu'ils voyagent aux États-Unis en vertu d'un accord de reconnaissance mutuelle entre les deux pays. Pour les chauffeurs qui se déplacent aux États-Unis, le permis de conduire provincial du Canada servira de preuve de conformité avec toutes les normes médicales applicables. Toutefois, ne sont pas autorisés à conduire aux États-Unis les chauffeurs qui sont diabétiques insulino-

Ne tenez pas pour acquis que votre régime actuel (y compris la protection médicale assurée par les gouvernements des provinces canadiennes) paiera les traitements reçus dans un pays étranger. Vérifiez auprès de votre employeur ou de votre assureur avant de partir.

dépendants, possédant une feuille médicale ou un diagnostic clinique d'épilepsie, ne satisfaisant pas aux normes médicales américaines en matière d'acuité auditive, ou ne satisfaisant pas aux normes médicales énoncées dans le Code national de sécurité du Canada et bénéficient d'une exemption délivrée par une province.

Au Mexique, les exigences en la matière sont énoncées et mises en application par le SCT. Tout chauffeur étranger, comme les chauffeurs nationaux, peuvent se voir administrer un examen médical en service.

2.12 MARCHANDISES DANGEREUSES

Le transport de marchandises dangereuses (appelées aussi matières dangereuses ou HAZMAT) comme les explosifs, les gaz, les liquides et solides inflammables et les substances toxiques est rigoureusement contrôlé au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Tous les chauffeurs qui transportent de tels produits doivent suivre un cours particulier en ce sens. Pour de plus amples renseignements, consultez la publication de l'Alliance canadienne du camionnage intitulée *Marchandises dangereuses : Guide du camionneur.*

Les marchandises dangereuses ne sont pas admises à certains postes frontière. Vérifiez à l'avance auprès des douanes si vous pouvez faire dédouaner votre cargaison au poste des douanes qui figure à votre itinéraire.

2.13 CABOTAGE

Le Canada, les États-Unis et le Mexique maintiennent des restrictions sur le transport point à point de marchandises par camions et(ou) chauffeurs étrangers, donc ils s'opposent au cabotage routier. Les infractions peuvent entraîner de lourdes sanctions, allant d'amendes à l'interdiction de ré-entrée au pays, en passant par la saisie de matériel.

Règle générale, les chauffeurs étrangers sont autorisés de par la loi de l'immigration de transporter une cargaison dont l'origine se trouve dans un pays et la destination, dans un autre. Ainsi, un chauffeur canadien peut prendre une cargaison au Canada et la transporter vers une ou plusieurs destinations aux É.-U, tout comme au voyage-retour il peut ramasser des marchandises à un ou plusieurs points aux É.-U. et les transporter vers le Canada.

L'important est que les marchandises en question ne doivent pas être ramassées et livrées dans le territoire du pays étranger même.

Les règles de cabotage (ou *interstating* en anglais) ne concernent pas seulement le chargement et la livraison de marchandises transportées dans une remorque, elles limitent aussi la capacité du chauffeur étranger de participer à un échange de remorques et au transport point à point de remorques vides (soit après le déchargement de celles-ci ou avant le ramassage d'une cargaison d'exportation). En règle générale, si un chauffeur étranger emmène avec lui une remorque qui n'a *pas servi au transport de marchandises vers le pays dans lequel il voyage* et que la remorque en question fait le parcours entre deux points dans ce même pays, il risque d'enfreindre les règles de l'immigration.

Les règles douanières au Canada et aux États-Unis ont fait dernièrement l'objet de réformes qui permettent une plus grande flexibilité en matière de transport de matériel étranger, mais les règles de l'immigration concernant les chauffeurs étrangers demeurent en vigueur.

2.14 Poids et dimensions du véhicule

Les limites légales en ce qui concerne le poids et les dimensions des véhicules varient entre provinces et entre États. Comme les normes en la matière ne sont guère uniformisées à l'échelle de l'Amérique du Nord, vous devez absolument faire en sorte que votre véhicule et votre cargaison ne dépassent pas les limites légales où que ce soit le long de votre itinéraire. Dans certains cas, vous pourrez vous procurer une autorisation de transporter une cargaison d'un poids et(ou) des dimensions excessivement élevés auprès des autorités compétentes de l'État ou de la province que vous traverserez.

2.15 Armes à feu pour usage personnel

Il existe entre le Canada, le Mexique et les États-Unis des différences importantes en ce qui concerne la réglementation des armes à feu. De même, les sanctions imposées pour la possession et l'importation non autorisées d'armes à feu varient considérablement. Faites preuve de prudence à cet égard et vérifiez auprès des autorités douanières de chacun des pays que vous traverserez avant d'emmener avec vous vos armes personnelles au poste frontière.

3. Entrée au Canada

3.1 Introduction

Avant de quitter, assurez-vous que chaque expédition de votre cargaison est dûment décrite dans les formulaires appropriés.

Pour gagner du temps, séparez les formulaires des douanes canadiennes et américaines pour y accéder plus facilement. Remplissez tous les formulaires dont vous êtes responsable, comme le A8A(B) *Document de contrôle du fret*, avant d'arriver à la frontière.

En arrivant au poste, remettez à l'inspecteur les formulaires requis par les douanes américaines, comme le formulaire 7525-V *Shipper's Export Declaration*. Si tout est en en ordre, l'inspecteur vous invitera à vous diriger vers les douanes canadiennes. (Voir la section 3.6 pour la liste des documents utilisés par les douanes canadiennes.)

Quand vous arriverez au poste frontalier, utilisez les voies de circulation réservées aux véhicules commerciaux.

L'utilisation des codes du transporteur 2ITN n'est plus acceptée par Douanes Canada. Chacun des transporteurs doit utiliser son propre code à barres dans tous les documents de fret. Pour obtenir un code du transporteur, vous devez remplir et présenter le formulaire E369 (Demande relative aux transactions de transporteur non cautionné au lieu d'arrivée au Canada). Le formulaire E369 est disponible auprès de tous les bureaux de Douanes Canada.

Rappelez-vous que les agents de transport canadiens vérifient périodiquement, au hasard, les carnets de bord, livrets d'entretien des véhicules, permis et autres articles reliés à la sécurité des véhicules de transport routier. Si vous ne respectez pas les normes de sécurité, vous risquez de recevoir des amendes, de vous faire retirer les plaques d'immatriculation de votre camion et de faire l'objet d'autres pénalités. Faites en sorte que votre camion soit toujours conforme aux normes en vigueur, prescrites dans la réglementation.

Bureaux des douanes canadiennes

Les bureaux suivants des douanes canadiennes figurant dans le tableau ci-dessous assurent le dédouanement des expéditions commerciales vingt-quatre heures sur 24 et 365 jours par année.

Provinces	Postes frontière
Colombie-Britannique	Pacific Highway, Osoyoos, Kingsgate
Alberta	Coutts
Saskatchewan	North Portal
Manitoba	Emerson
Ontario	Pigeon River, Fort Frances, Sault Ste. Marie, Sarnia, Prescott, Lansdowne, Fort Erie, Niagara Falls, Windsor
Québec	Lacolle, St. Armand-Phillipsburg, Stanhope, Rock Island
Nouveau-Brunswick	Woodstock, St. Stephen

Tous les autres postes assurent un service entre 8 h et 17 h, du lundi au vendredi. Si vous prévoyez atteindre la frontière après ces heures, vérifiez auprès de votre courtier en douane ou de l'importateur s'ils ont présenté une demande de mainlevée aux douanes canadiennes durant les heures ouvrables normales.

Les heures d'ouverture des bureaux des douanes canadiennes peuvent varier. Pour de plus amples renseignements à ce sujet, appelez l'info-ligne automatisée de Douanes Canada au 1-800-461-9999 et demandez à parler à un agent.

CHAUFFEURS ÉTRANGERS

Les chauffeurs étrangers doivent détenir un permis de conduire commercial valide et une preuve de citoyenneté pour entrer au Canada.

Ceux qui ont fait l'objet d'une déclaration sommaire de culpabilité ou qui ont un casier judiciaire sont classés comme inadmissibles par Immigration Canada; à la frontière, ils se verront refuser l'entrée au pays. Les chauffeurs étrangers doivent savoir que certains crimes considérés comme des délits mineurs dans leurs pays constituent des infractions criminelles au Canada. Le consulat canadien évaluera l'importance de leur condamnation et leur indiquera les mesures à prendre pour être en mesure de transporter des marchandises au Canada :

- **Admission temporaire** : *Le requérant doit demander un* permis ministériel *qui l'autorise à faire un seul voyage. Comme les délais de réponse peuvent être longs, il est préférable qu'il entreprenne cette démarche à l'avance soit auprès du consulat canadien aux États-Unis, soit à un bureau frontalier d'Immigration Canada. Des frais d'administration de 200 $ seront exigés.*

- **Admission discrétionnaire :** *Il peut également solliciter une* admission discrétionnaire *à la frontière. Ce permis, associé lui aussi à des frais d'administration de 200 $, l'autorise à entrer une fois au Canada pour un séjour maximal de 30 jours. Il peut lui être accordé par un agent d'immigration principal au terme d'une entrevue. Par contre, il ne garantit pas l'admission.*
- **Réhabilitation criminelle :** *Dans ce cas, le requérant doits'adresser à un consulat canadien aux États-Unis et demander une* réhabilitation criminelle, *accordée par le ministre de l'Immigration ou le gouverneur en conseil, selon la gravité du casier judiciaire. Des frais d'administration de 200 $ sont également exigés.*

Pour de plus amples renseignements, consultez le *Guide d'information pour les personnes non admissibles au Canada en raison d'activités criminelles antérieures*, diffusé par Citoyenneté et Immigration Canada à l'adresse : **www.cic.gc.ca**.

CHAUFFEURS CANADIENS

Les Canadiens qui reviennent au Canada doivent détenir un permis de conduire commercial (CDL) valide et une preuve de citoyenneté.

3.2 EXEMPTIONS PERSONNELLES

Rappelez-vous qu'il est légalement interdit de transporter de l'alcool dans la cabine de votre camion, même si l'exemption personnelle à laquelle vous avez droit vous le permet.

Les citoyens canadiens qui reviennent au Canada peuvent être admissibles à une exemption personnelle. Ils doivent déclarer tout ce qu'ils ont acquis à l'étranger, par exemple achats divers, cadeaux, prix ou récompenses qu'ils rapportent ou qu'ils se font expédier. N'oubliez pas d'inclure les articles en votre possession que vous avez achetés dans une boutique hors taxes canadienne ou étrangère.

L'exemption vous permet de rapporter dans votre pays des produits d'une certaine valeur sans avoir à payer de droits ou taxes. Sauf en ce qui concerne les articles frappés de restrictions, vous pouvez rapporter quelque quantité de marchandises que ce soit, à condition d'être prêt à payer tous les droits et taxes applicables, même si vous n'êtes admissible à aucune exemption personnelle.

Temps passé hors du Canada	Exemption personnelle Sauf avis contraire, vous pouvez déclarer en franchise de droits, et aux conditions stipulées, des marchandises (en $ CAN) :
24 heures pouvez	D'une valeur totale de 50 $, sauf tabac et alcool. Si la valeur excède 50 $, vous ne pas réclamer cette exemption et devrez payer des droits sur la valeur totale.
48 heures	D'une valeur totale de 200 $, tabac et alcool compris. Vous pourriez devoir faire une déclaration écrite à ce sujet.
7 jours	D'une valeur totale de 750 $, tabac et alcool compris. Vous devrez faire une déclaration écrite à ce sujet. Pour calculer le nombre de jours passés à l'extérieur du Canada, n'incluez pas celui de votre départ, mais celui de votre arrivée. Ce sont les dates qui comptent, pas la durée du voyage.

Ces limites sont en vigueur au moment de la mise sous presse. Pour plus de détails sur les exemptions personnelles, référez-vous à la brochure Je déclare, de l'Agence canadienne des douanes et du revenu.

3.3 DÉDOUANEMENT AUX DOUANES CANADIENNES

Il est extrêmement important que vous établissiez d'avance si la cargaison sera dédouanée à la frontière ou à un poste intérieur.

À un poste intérieur (comme un entrepôt de douane au Canada) : La cargaison doit alors faire l'objet d'un cautionnement pour se voir accorder une mainlevée. Si vous prévoyez atteindre le poste frontalier après les heures ouvrables, assurez-vous auprès de votre aiguilleur À quelle destination vous devrez conduire votre cargaison sous douane. (Voir aussi la section 3.4.)

À la frontière : Tous les formulaires sont traités, la cargaison vérifiée au besoin, et les marchandises dédouanées avant que vous soyez autorisé à entrer au Canada.

LE PROCESSUS DE DÉCLARATION

À l'arrivée au poste des douanes

- *Toutes les personnes à bord doivent faire une déclaration aux douanes. L'inspecteur des douanes vous posera quelques questions afin de déterminer si vous êtes admissible au Canada. Il pourrait vous demander d'examiner la cabine et votre cargaison.*
- *Sur demande, présentez une preuve de citoyenneté ou de statut d'immigrant admis (formulaire IMM 1000).*
- *Si vous importez des marchandises pour votre usage personnel, tels que des médicaments obtenus sur ordonnance, des armes ou des animaux de compagnie, déclarez-les et soyez prêt à payer des droits et des taxes, s'il y a lieu.*

Tout défaut de déclaration de certains articles personnels pourrait entraîner de lourdes peines, y compris la saisie des marchandises non déclarées et du camion.

- *L'entrée de certaines armes à feu au Canada est frappée de restrictions ou d'interdiction. Si vous déclarez des armes telles que des matraques, des couteaux à lame automatique ou des couteaux papillon, celles-ci seront retenues par les douanes. Vous pourrez prendre des dispositions pour que ces armes vous soient retournées à vos frais.*

Inspection à la frontière
La présente section s'applique à toutes les options de dédouanement, telles que décrites aux sections 3.4 et 3.5.

Ne livrez jamais de cargaison non dédouanée. Vous pourriez faire l'objet d'une amende, et votre camion (comme votre cargaison) pourrait être saisi.

- *Votre coopération est essentielle.*
- *Si l'inspecteur des douanes demande à inspecter la cargaison, ouvrez la remorque et toute expédition qu'il indiquera.*
- *Certains points disposent d'instruments pour vous aider à décharger les marchandises (chariot automoteur, outillage, etc. Le cas échéant, informez votre courtier qu'une inspection est nécessaire.*
- *Une fois l'inspection terminée, vous serez informé si les marchandises ont été dédouanées ou s'il reste d'autres procédures à remplir. Dans ce dernier cas, conformez-vous aux instructions de l'inspecteur des douanes.*

3.4 DÉCLARATION DE LA CARGAISON SOUS DOUANE

TRANSPORTEURS CAUTIONNÉS

Si vous transportez une cargaison sous douane à une destination intérieure (entrepôt d'attente) pour être dédouanée, remettez à l'inspecteur des douanes à la frontière une copie du manifeste A8A(B). Assurez-vous de recevoir les instructions des douanes avant de reprendre la route vers votre destination.

- *Garez votre véhicule à l'endroit désigné et présentez-vous à l'entrepôt de douane.*

- *Réunissez et remettez au courtier en douane tous les formulaires requis par le service des douanes. Le courtier remplira les documents nécessaires au dédouanement et les présentera à qui de droit. C'est tout ce que vous avez normalement à faire; vérifiez auprès de votre aiguilleur ou votre courtier en douane s'ils n'ont pas d'autres instructions à vous donner.*

Entre la frontière et le point de dédouanement, les estampilles douanières doivent rester intactes, sans quoi vous risquez d'encourir des pénalités. Cela signifie que la remorque ne doit pas être ouverte, sauf par un inspecteur des douanes canadiennes au point de dédouanement intérieur.

- *Si l'inspecteur des douanes demande à examiner la cargaison, ouvrez la remorque et toute expédition qu'il indiquera. Quand il sera satisfait, l'inspecteur dédouanera les marchandises et en informera le préposé à l'entrepôt d'attente, lequel émettra une mainlevée pour vous permettre de reprendre votre route.*

TRANSPORTEURS ASSUJETTIS À LA POSTVÉRIFICATION

Certains transporteurs canadiens bénéficient du système de postvérification de Douanes Canada. Ce privilège, accordé aux transporteurs qui en font la demande, leur permet de transporter des cargaisons non plombées jusqu'à leur entrepôt de marchandises diverses. En faisant route vers l'entrepôt, les transporteurs assujettis à la postvérification peuvent se voir autoriser à livrer des cargaisons dédouanées. Chacun des transporteurs assujettis à ce régime doit préparer lui-même son manifeste A8A.

- *Remettez à l'inspecteur des douanes à la frontière une copie du manifeste A8A. Attendez de recevoir les instructions des douanes avant de reprendre la route vers votre destination.*
- *Quand l'inspecteur vous indiquera que tout est en ordre, vous pouvez livrer avec votre camion toute expédition dédouanée ou vous rendre directement à votre destination (entrepôt de marchandises diverses du transporteur), ceci avant de déclarer les expéditions non dédouanées à l'entrepôt d'attente.*
- *Le courtier en douane remplira et présentera les documents nécessaires au dédouanement des expéditions non encore dédouanées.*

▼ *Une fois informé du statut d'expédition, le préposé à l'entrepôt indiquera au transporteur que les marchandises ont été dédouanées et qu'elles peuvent être livrées.*

3.5 DÉDOUANEMENT DE LA CARGAISON À LA FRONTIÈRE

PROCÉDURES DE MAINLEVÉE À LA LIGNE

Douanes Canada dispose de plusieurs options et procédures pour accorder la mainlevée des marchandises commerciales. Les principaux documents nécessaires à cet égard sont préparés à l'avance par le courtier en douane/importateur. Les douanes les acceptent sous forme imprimée ou électronique.

Vérifiez si votre cargaison est admissible au service de *mainlevée à la ligne*. Cette démarche permet de dédouaner vos marchandises à la ligne d'inspection primaire, sous réserve de l'information fournie et de l'approbation préalable, soit avant l'arrivée de la cargaison à la frontière, soit par le biais d'une pré-approbation de l'importation. Il en existe quatre types :

Le Système d'examen avant l'arrivée – SEA (ou SEIA : système d'examen intérieur avant l'arrivée)	Dans le cadre du SEA ou du SEIA, les documents sont transmis à votre courtier en douane par télécopieur ou par voie électronique avant l'arrivée à la frontière. Le courtier présente la demande (données et documents sur la cargaison) à l'inspecteur des douanes qui peut alors décider s'il faut soumettre la cargaison à un examen à la frontière.
	À l'arrivée, présentez le formulaire SEA à l'inspecteur des douanes, qui lira le code à barres, ce que lui permettra de récupérer l'information de dédouanement. L'inspecteur peut alors décider d'accorder une mainlevée ou de soumettre la cargaison à un examen.
	Dans le cadre du SEIA, la procédure est similaire, sauf que la cargaison reçoit une mainlevée à l'entrepôt d'attente intérieur, et non à la frontière.
Le Système de mainlevée pour les grands importateurs (SMGI)	Le SMGI s'applique aux expéditions à répétition et à faible risque, qui ne font habituellement pas l'objet d'inspection ou de contrôle des autres ministères. Ces importateurs et leurs marchandises dénommées ont été approuvées avant d'entrer au Canada.
	Ils peuvent être autorisés à partir après que l'inspecteur des douanes a vérifié les numéros d'autorisation figurant sur la formule d'autorisation du SMGI.
Le Programme d'autocotisation des douanes (PAD)	Grâce à cette nouvelle option qu'il est prévu d'offrir à l'automne 2001, tout importateur, transporteur et chauffeur pré-autorisé (voir l'encadré ci-dessous) n'aura qu'à présenter trois codes à barres - qui identifient chacun d'entre eux - pour faire dédouaner leur cargaison.
	Les douanes liront ces codes pour créer un relevé informatisé des voyages antérieurs avant d'autoriser la livraison de marchandises à l'importateur.
	Le transporteur/chauffeur doit se procurer une preuve de livraison auprès de l'importateur.

	Le but du PAD est de faciliter l'entrée au Canada des chauffeurs à faible risque transportant des marchandises pour le compte des transporteurs et des importateurs approuvés aux termes du Programme. Cette initiative est parrainée par l'ACDR et Citoyenneté et Immigration Canada.
	Pour d'autres informations sur le PAD, visitez le site Web de l'ACDR.
Mainlevée sur les véhicules automobiles –Procédure de préavis d'expédition (PE) A49	Il est possible que vous soyez admissible à la mainlevée en vertu de la procédure de préavis d'expédition (PE) de Douanes Canada, qui a pour objet de faciliter les expéditions de produits d'automobile importés des É.-U. au Canada par DaimlerChrysler, Ford ou General Motors.
	Si vous allez faire dédouaner votre cargaison en utilisant cette procédure, assurez-vous que le formulaire A49 qu'on vous aura remis est dûment rempli avant de vous présenter à la frontière.

- *Présentez les formulaires SEA et SMGI (Système de mainlevée pour les gros importateurs), les codes à barres PAD (avec la carte PAD-PICSC) ou le formulaire A49 à l'inspecteur des douanes à la ligne d'inspection primaire. L'inspecteur entrera les données et peut alors décider de vous accorder une mainlevée, d'autoriser la livraison de marchandises (dans le cadre de l'option PAD) ou de vous soumettre à d'autres procédures douanières.*

- *Bien que la mainlevée à la ligne facilite les procédures de passage à la frontière, les inspecteurs des douanes sont toujours entièrement libres de décider d'examiner la cargaison.*

Tout chauffeur transportant des marchandises dans le cadre du PAD doit être inscrit, et approuvé par Douanes Canada. Les chauffeurs approuvés se voient délivrer une carte d'identité munie de leur photo, émise en vertu du Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial (PICSC), qu'ils doivent produire à la frontière s'ils demandent la mainlevée de leur cargaison en vertu du PAD. La formule de demande est diffusée via le site Web de Douanes Canada. Elle est également disponible à tous les points d'entrée.

MAINLEVÉE CONTRE DOCUMENTATION MINIMALE (MDM)

Si vous n'utilisez pas l'une des options précitées (mainlevée à la frontière ou déclaration sous douane), vous devez vous arrêter au poste d'inspection et remettre à l'inspecteur des douanes canadiennes les documents

En vertu de la Loi sur les douanes, quitter la frontière sans se présenter à l'enceinte de retenue, quand l'inspecteur des douanes en a fait la demande, est une infraction grave.

douaniers requis (tels le A8A(B) et les factures). L'inspecteur peut alors vous demander de vous présenter à une enceinte de retenue ou, comme dans le cas du poste frontalier de Detroit/Windsor, à un bureau auxiliaire des douanes.

Il est important à cette étape que vous fassiez preuve de patience si plusieurs autres cargaisons attendent avant vous pour franchir les procédures de passage à la frontière.

- *Une fois que vous vous serez présenté au bureau des douanes, trouvez le courtier chargé de la cargaison que vous transportez et remettez-lui tous les documents requis par les douanes en votre possession.*
- *Le courtier en douane peut alors préparer les demandes nécessaires au dédouanement et les soumettre aux douanes.*
- *Ne partez pas avant que la mainlevée des marchandises n'ait été accordée par le service des douanes.*

3.6 DOCUMENTS DES DOUANES CANADIENNES

Vous trouverez ci-dessous une liste des principaux documents douaniers canadiens que vous avez intérêt à connaître. Le site Web de l'ACDR contient tous les formulaires, à l'adresse : **www.ccra-adrc.gc.ca** (voir à Formulaires et publications).

Titre du document	Description
A8A ou A8A(B) *Document de contrôle du fret*	C'est le document de contrôle de la cargaison officiel de Douanes Canada; il sert aussi de déclaration du transporteur aux douanes. Il incombe au chauffeur de remplir ce formulaire.
	Le A8A n'est pas nécessaire dans le cas de marchandises dédouanées en vertu des programmes de mainlevée à la ligne primaire SEA, SMGI ou A49.
A8B/7512B *Manifeste de transit-Canada/ États-Unis*	Vous aurez besoin de ce formulaire si une expédition, dans votre cargaison, est composée de marchandises en provenance du Canada qui retournent dans ce pays après avoir été transportées en transit à travers les États-Unis, ou de marchandises en provenances des É.-U. qui sont transportées en transit à travers le Canada. Ce titre désigne en fait le formulaire canadien A8B ou le formulaire américain 7512B, lesquels sont acceptés aussi bien par les douanes américaines que canadiennes.
	Les douanes canadiennes exigent que toutes les remorques en transit soient plombées et que le numéro des scellés apparaisse dans le formulaire A8B/7512B avant de quitter le Canada. Les véhicules non plombés, tels que les camions à plate-forme, ou dont les scellés sont rompus sans documents d'appui peuvent faire l'objet d'une inspection complète lors du retour au Canada.
	Le formulaire doit porter les estampilles des douanes américaines et canadiennes avant d'entrer et de sortir de chacun des pays.

B13 ou B13A *Déclaration d'exportation*	L'expéditeur doit remplir le formulaire B13 ou B13A si votre cargaison comporte des expéditions qui sont assujetties au contrôle des exportations des douanes. De telles expéditions contiennent des aéronefs, du matériel de télécommunication, des satellites, des simulateurs, des navires ou bateaux, de l'uranium ou de l'or. Vous devez présenter ce formulaire aux douanes canadiennes avant que vous quittiez le pays.
Lettre de voiture (B/L)	Ne partez pas si vous n'avez pas en votre possession de lettre de voiture (ou connaissement). L'expéditeur/transporteur doit en établir une pour chaque expédition qui fait partie de votre cargaison. La lettre de voiture décrit en détail les expéditions que vous transportez à bord de votre camion.
Facture des douanes canadiennes, facture commerciale, liste de colisage, facturepro forma	Ces formules décrivent le contenu de la cargaison et donnent les informations nécessaires au dédouanement au Canada. La facture pro forma est une facture établie par l'entreprise et imprimée sur une feuille de papier à l'en-tête de l'entreprise; elle fait état de la vente de marchandises à l'acheteur.
Manifeste canadien sur les déchets	Si une expédition, dans votre cargaison, est composée de déchets dangereux, vous devez présenter aux douanes canadiennes des exemplaires du Manifeste canadien sur les déchets, un formulaire Avis/Avis de transit et une lettre d'autorisation, ou une lettre de confirmation. Vous devez conserver des exemplaires de ces formulaires pendant toute la durée de votre voyage. Les douanes ne prendront que des photocopies, pas les originaux.
E15 *Certificat d'exportation*	Si vous transportez des marchandises qui doivent être inspectées avant de quitter le Canada, vous devez les identifier au moyen d'un formulaire E15 aux fins de certification par les douanes.
E29B *Permis d'admission temporaire*	Si une expédition, dans votre cargaison, est composée de marchandises en provenance d'un pays étranger qui retournent dans ce pays après avoir été importées au Canada pour réparation ou pour utilisation dans les arts visuels ou du spectacle (comme des œuvres d'art ou des instruments de musique), vous aurez besoin dans son cas du formulaire E29B. C'est l'importateur ou le courtier en douane qui remplira ce formulaire, dont un exemplaire accompagnera les marchandises en question. Les douanes canadiennes peuvent exiger un dépôt de garantie ou un cautionnement équivalent au montant des droits et taxes auxquels ces marchandises auraient été assujetties si elles avaient été importées.
Certificat d'origine en vertu de l'ALENA	Les douanes canadiennes exigent qu'un importateur leur remette un certificat d'origine dans le cas de marchandises qui sont admissibles à une reconnaissance d'origine en vertu de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA). Un certificat d'origine en vertu de l'ALENA ne doit pas nécessairement accompagner les marchandises.

ARMES À FEU ET MUNITIONS

Tout visiteur au Canada détenteur d'armes à feu est tenu de remplir une Déclaration d'armes à feu pour non-résident de Douanes Canada.

Si vous transportez des armes à feu et(ou) des munitions, veuillez noter qu'elles sont assujetties à des procédures particulières de dédouanement. Pour éviter tout délai, vérifiez auprès des douanes canadiennes ou de votre courtier.

Pour de plus amples renseignements, visitez le site Web du Centre canadien des armes à feu à **www.cfc-ccaf.gc.ca**.

4. Entrée aux États-Unis

4.1 Introduction

Avant de quitter, assurez-vous que chaque expédition de votre cargaison est dûment décrite dans les formulaires appropriés.

Pour gagner du temps, séparez les formulaires d'importation des douanes américaines et les formulaires d'exportation des douanes canadiennes pour y accéder plus facilement. Remplissez tous les formulaires dont vous êtes responsable, comme le formulaire 7533 *Inward Cargo Manifest*.

Si vous avez des formulaires des douanes canadiennes (comme le B13 ou le E15), arrêtez-vous au poste d'inspection canadien et remettez-les à l'inspecteur. Si tout est en ordre, l'inspecteur vous invitera à vous diriger vers les douanes américaines.

Quand vous arriverez au poste frontalier, utilisez les voies de circulation réservées aux véhicules commerciaux.

Rappelez-vous que les agents de transport américains vérifient périodiquement, au hasard, les carnets de bord, livrets d'entretien des véhicules, permis et autres articles reliés à la sécurité des véhicules de transport routier. Si vous ne respectez pas les normes de sécurité, vous risquez de recevoir des amendes, de vous faire retirer les plaques d'immatriculation de votre camion et de faire d'objet d'autres pénalités, ce qui peut se traduire par des délais coûteux et longs.

Bureaux des douanes américaines

Tous les bureaux importants des douanes américaines le long de la frontière canadienne sont ouverts vingt-quatre heures sur 24 et 365 jours par année pour assurer le dédouanement des expéditions commerciales. Certains petits bureaux ont des heures de service limitées. Pour éviter tout délai, vérifiez à l'avance les heures ouvrables avant de vous présenter au bureau des douanes.

Chauffeurs étrangers

Dans la plupart des cas, les chauffeurs étrangers doivent détenir un permis de conduire valide et une preuve de citoyenneté canadienne ou mexicaine (passeport ou certificat de naissance) pour entrer aux États-Unis. Les résidents permanents doivent produire une pièce prouvant leur statut.

Les chauffeurs qui ont fait l'objet d'une déclaration sommaire de culpabilité peuvent habituellement traverser la frontière sans difficulté s'ils n'ont pas récidivé. Si tel est votre cas, remettez une copie de votre déclaration de culpabilité sommaire à l'agent d'immigration américain au point frontalier.

Si vous avez un casier judiciaire, adressez-vous au bureau de l'immigration américaine le plus près et demandez un permis dérogatoire avant d'essayer d'entrer aux États-Unis. En vous présentant à la frontière sans ce permis, vous vous risquez d'être refoulé. Toutefois, l'immigration américaine ne peut normalement interdire l'accès à son territoire à un chauffeur canadien qui a fait l'objet d'une condamnation, mais qui a demandé et obtenu pardon au Canada par l'entremise de la Commission nationale des libérations conditionnelles.

CHAUFFEURS AMÉRICAINS

Les chauffeurs américains qui reviennent aux États-Unis doivent détenir un permis de conduire commercial (CDL) valide et une preuve de citoyenneté et du statut de résident permanent (un passeport, un certificat de naissance, un certificat de naturalisation ou une carte de résident permanent).

4.2 EXEMPTIONS PERSONNELLES

Les citoyens américains qui reviennent aux États-Unis peuvent être admissibles à une exemption personnelle. L'exemption vous permet de rapporter dans votre pays des produits sans avoir à payer de droits ou taxes.

Rappelez-vous qu'il est légalement interdit de transporter de l'alcool dans la cabine d'un véhicule commercial, même si l'exemption personnelle à laquelle vous avez droit vous le permet.

Sauf en ce qui concerne les articles frappés de restrictions, vous pouvez rapporter quelque quantité de marchandises que ce soit, à condition d'être prêt à payer tous les droits et taxes applicables, même si vous n'êtes admissible à aucune exemption personnelle.

Temps passé hors les É.-U.	Exemption personnelle Sauf avis contraire, vous pouvez déclarer en franchises de droits, et aux conditions stipulées, des marchandises (en $ US) :
Aucune limite de la durée du séjour	D'une valeur totale de 200 $, autant de fois par année que vous voulez. Si la valeur excède 200 $, vous pourriez devoir payer des droits sur la valeur totale.
48 heures	D'une valeur totale de 400 $, une fois tous les 30 jours. Vous pourriez devoir faire une déclaration écrite à ce sujet.

Ces limites sont en vigueur au moment de la mise sous presse. Pour plus de détails sur les exemptions personnelles, référez-vous à la brochure des douanes américaines intitulée Know Before You Go.

4.3 DÉDOUANEMENT AUX ÉTATS-UNIS (EXPÉDITIONS EN PROVENANCE DU CANADA)

Il est extrêmement important que vous établissiez d'avance si la cargaison sera dédouanée à la frontière ou à un poste intérieur.

À un poste intérieur : La cargaison doit alors faire l'objet d'un cautionnement jusqu'à la destination intérieure. (Voir aussi la section 4.4.)

À la frontière : Tous les formulaires sont traités, la cargaison est vérifiée au besoin, et les marchandises dédouanées avant que vous soyez autorisé à entrer aux États-Unis.

LE PROCESSUS DE DÉCLARATION

À l'arrivée au poste des douanes

- *L'inspecteur des douanes vous posera quelques questions afin de déterminer si vous êtes admissible aux États-Unis.*
- *Sur demande, présentez une preuve de citoyenneté ou de statut de résident permanent (IMM 1000).*
- *Si vous importez des marchandises pour votre usage personnel, telles que des médicaments obtenus sur ordonnance, des armes ou des animaux de compagnie, déclarez-les et soyez prêt à payer des droits et des taxes, s'il y a lieu.*
- *L'inspecteur peut demander à inspecter la cabine de votre camion et votre cargaison.*

Tout défaut de déclarer certains articles personnels pourrait entraîner de lourdes peines, y compris la saisie des marchandises non déclarées et du camion.

Ne livrez jamais de cargaison non dédouanée. Vous pourriez faire l'objet d'une amende, et votre camion (comme votre cargaison) pourrait être saisi.

Inspection à la frontière

La présente section s'applique à toutes les options de dédouanement, telles que décrites aux sections 4.4 et 4.5.

- *Votre coopération est essentielle à cette étape.*
- *Si l'inspecteur des douanes vous demande à inspecter la cargaison, ouvrez la remorque et toute expédition qu'il indiquera.*
- *Une fois l'inspection terminée, vous serez informé si les marchandises ont été dédouanées ou si vous devez remplir d'autres procédures douanières. Dans ce dernier cas, conformez-vous aux instructions de l'inspecteur des douanes.*

4.4 DÉCLARATION DE LA CARGAISON SOUS DOUANE

Vous devez être un transporteur cautionné pour pouvoir transporter une cargaison en douane à une destination intérieure.

- *Remettez à l'inspecteur des douanes américaines votre formulaire 7512, Transportation Entry and Manifest of Goods.*
- *Si l'expéditeur ne vous a pas fourni de formulaire 7512, garez votre camion à l'endroit désigné. Adressez-vous au courtier en douane et demandez-lui de remplir le formulaire en question; rappelez-vous que le courtier pourrait demander des frais d'administration. Vous pouvez aussi demander un formulaire 7512 à l'inspecteur des douanes et le remplir vous-même.*
- *L'inspecteur des douanes apposera l'estampille RELEASED dans le formulaire 7512 et vous en donnera une copie. L'inspecteur plombera la remorque et vous donnera une carte d'expédition sous douane et un formulaire 7512C.*
- *Reprenez votre route jusqu'au point de dédouanement intérieur.*
- *Au point de dédouanement, stationnez votre remorque au terminus ou à l'endroit désigné.*
- *Remettez tous les formulaires des douanes au courtier. Celui-ci remplira et traitera les formulaires requis pour obtenir une mainlevée.*

4.5 DÉDOUANEMENT DE LA CARGAISON À LA FRONTIÈRE

PROCÉDURES DE MAINLEVÉE À LA LIGNE

Les douanes américaines disposent de plusieurs options et procédures pour accorder la mainlevée des marchandises commerciales. Les documents nécessaires à cet égard sont préparés à l'avance par le courtier en douane ou l'importateur.

Votre cargaison peut être admissible au service de mainlevée à la ligne. Cette démarche permet aux douanes de traiter les cargaisons avant leur arrivée à la frontière ou d'en pré-approuver l'importation. Il en existe deux types aux États-Unis :

Pre-Arrival Processing System (PAPS)	Dans le cadre du PAPS, le courtier en douane transmet l'information nécessaire aux douanes américaines avant votre arrivée à la frontière. Cela permet aux douanes d'examiner la cargaison importée et de déterminer s'il convient de l'inspecter à votre arrivée.
	À l'arrivée, l'inspecteur vous demandera le manifeste PAPS et lira le code à barres, ce qui lui permettra de récupérer l'information de dédouanement. L'inspecteur peut alors décider d'accorder une mainlevée ou de soumettre la cargaison à une inspection.
	Le PAPS n'est pas encore offert dans tous les postes frontaliers des États-Unis.
Border Release Screening and Selectivity Program (BRASS)	Le BRASS permet aux courtiers en douane de demander aux douanes américaines de dédouaner certaines marchandises approuvées au préalable à la ligne d'inspection primaire. Les douanes émettent un code de marchandise commun et le courtier prépare la carte à codes à barres C4. La carte C4 est annexée à la facture et est présentée aux douanes à la frontière.

- *Présentez le manifeste de cargaison d'arrivage 7533* (U.S. Inward Cargo Manifest) *et les codes à barres du PAPS ou du BRASS à l'inspecteur des douanes au poste d'inspection. L'inspecteur entrera les données et peut alors décider de vous accorder une mainlevée ou de procéder à une inspection.*
- *Bien que la mainlevée à la ligne facilite les procédures de passage à la frontière, les inspecteurs des douanes sont entièrement libres de décider d'examiner la cargaison.*

PROCÉDURES DE DÉDOUANEMENT HORS LA LIGNE

Les transporteurs préparés qui transportent des cargaisons prétraitées (codes à barres du PAPS), les véhicules vides, les cargaisons ayant reçu une mainlevée à la ligne et les camions en transit peuvent entrer directement aux États-Unis.

Si vous n'êtes pas l'objet d'un dédouanement à la ligne ou d'un cautionnement, vous devez vous arrêter au poste d'inspection et remettre des formulaires des douanes requis (par exemple le

manifeste de cargaison d'arrivage 7533) à l'inspecteur des douanes américaines qui vous demandera de vous rendre à l'enceinte de retenue à la frontière.

Les transporteurs non préparés qui ne possèdent pas tous les documents ou qui n'ont pas envoyé leurs factures à code à barres à leur courtier en douane américain doivent s'arrêter au Centre de traitement des véhicules commerciaux pour traitement.

Un nouveau Centre de traitement des véhicules commerciaux (CTVC) établi à la sortie de Fort Erie vers Buffalo a pour but de préparer les chauffeurs et leurs cargaisons à l'importation aux États-Unis.

- *En arrivant au CTVC, garez votre camion à l'endroit désigné.*
- *Voyez le courtier en douane et remettez-lui tous les formulaires des douanes requis.*
- *Le courtier en douane remplira les formulaires et obtiendra la mainlevée des marchandises.*
- *Lorsque vous aurez les documents de dédouanement, reprenez votre route jusqu'à votre destination.*

4.6 DOCUMENTS DES DOUANES AMÉRICAINES

Vous trouverez ci-dessous une liste des principaux documents douaniers américains que vous avez intérêt à connaître. Le site Web du service des douanes américaines contient tous les formulaires, à l'adresse : **www.customs.ustreas.gov** .

Titre du document	Description
4455 *Certificate of Registration*	Si une expédition dans votre cargaison est importée temporairement au Canada (pour être réparée, par exemple), vous aurez besoin du formulaire 4455. L'expéditeur doit identifier toutes les marchandises nécessitant un formulaire 4455, puisque les douanes américaines les inspecteront à leur tour.
7512 *Transportation Entry and Manifest of Goods Subject to Customs Inspection and Permit*	Si une expédition dans votre cargaison doit être dédouanée à un poste intérieur, vous aurez besoin d'un formulaire 7512.
	Si votre remorque n'est pas déjà plombée, l'inspecteur des douanes américaines pourra le faire, vous remettre une carte d'expédition sous douane et un formulaire 7512C. Veuillez noter que si votre cargaison se compose de charges partielles (LTL), les inspecteurs des douanes peuvent apposer un autocollant rouge in-Bond sur chaque expédition et ne pas plomber la remorque.
	Si vous transportez des marchandises sous douane en territoire américain, vous aurez besoin des deux formulaires, le 7512 et le 7512C.
	Cet ensemble de documents est appelé IT Bond si l'expédition se déplace en transit seulement.

	Si vous transportez des marchandises en transit pour exportation subséquente, cet ensemble de documents est appelé TtE Bond.
7525-V *Shipper's Export Declaration*	▼ *Qui entrent au Canada doivent être entreposées et, par la suite, expédiées à des pays tiers et que ces derniers ne sont pas connus au moment de l'exportation au Canada;* ▼ *Sont expédiées en transit à travers le Canada, mais qu'elles sont destinées à des pays autres que le Canada;* ▼ *Nécessitent une déclaration d'exportation de la Drug Enforcement Administration, l'organisme de contrôle des stupéfiants du département de la Justice des États-Unis (21CFR, partie 1313);* ▼ *Sont assujetties aux règlements sur le trafic international des armes;* ▼ *Nécessitent un permis valide du département du Commerce des É.-U.*
7533 *U.S. Inward Cargo Manifest*	Chaque expédition de votre cargaison doit être accompagnée d'un formulaire 7533. L'expéditeur doit remplir le formulaire 7533; s'il ne l'a pas fait, vous devez le faire à l'aide de l'information qui figure dans la lettre de voiture.
7512B/A8B *Manifest de transit - Canada/États-Unis*	Vous aurez besoin de ce formulaire si vous déclarez des marchandises en provenance des É.-U. qui sont transportées en transit à travers le Canada. Ce titre désigne en fait le formulaire américain 7512B ou le formulaire canadien A8B, lesquels sont acceptés aussi bien par les douanes américaines que canadiennes. Les douanes américaines exigent que toutes les remorques en transit soient plombées et que le numéro des scellés apparaisse dans le formulaire 7512B/A8B avant de quitter les États-Unis. Les véhicules non plombés ou dont les scellés sont rompus sans documents d'appui peuvent faire l'objet d'une inspection complète lors du retour aux É.-U. Le formulaire doit être présenté au point de sortie du Canada et au point de ré-entrée aux États-Unis.
Lettre de voiture *(B/L)*	Ne partez pas si vous n'avez pas en votre possession de lettre de voiture. L'expéditeur/importateur doit en établir une pour chaque expédition qui fait partie de votre cargaison. Le B/L décrit les expéditions que vous transportez à bord de votre camion.
Facture commerciale, liste de colisage, facture pro forma	Ces formules décrivent le contenu de la cargaison et donnent les informations nécessaires au dédouanement aux États-Unis. La facture pro forma est une facture établie par l'entreprise et imprimée sur une feuille de papier à l'en-tête de l'entreprise; elle fait état de la vente de marchandises à l'acheteur.
Certificat d'origine en vertu de l'ALENA	Les douanes américaines exigent qu'un importateur leur remette un certificat d'origine dans le cas de marchandises qui sont admissibles à une reconnaissance d'origine en vertu de l'Accord de libre-échange nord-américain. Un certificat d'origine en vertu de l'ALENA ne doit pas nécessairement accompagner les marchandises.
Mill Specification Certificate	Si vous transportez de l'acier non transformé, l'expéditeur ou le fabricant doit remplir ce formulaire et vous le remettre. Il n'est pas nécessaire dans le cas des produits fabriqués en acier, comme la machinerie et les pièces.
Permis spéciaux d'exportation	Si vous transportez des marchandises qui nécessitent un permis spécial d'exportation (comme du matériel de défense ou des équipements techniques), l'expéditeur doit vous remettre ce dernier au moment où vous prenez possession de la cargaison. Ce permis devrait être annexé aux autres formulaires et remis aux douanes américaines à la frontière.

4.7 DÉDOUANEMENT AUX ÉTATS-UNIS (EXPÉDITIONS EN PROVENANCE DU MEXIQUE)

La majeure partie des expéditions en direction des États-Unis est déchargée par les entreprises de factage mexicaines[1] dans la zone frontalière des É.-U. et transférée à des transporteurs américains ou canadiens.

DÉDOUANEMENT AUX DOUANES MEXICAINES : DÉCLARATION DES EXPORTATIONS

- *Un courtier en douane mexicain viendra à votre rencontre. Remettez-lui vos formulaires. Il les traitera et les remettra à l'inspecteur des douanes mexicaines.*
- *Quand on vous l'indique, dirigez-vous vers le poste d'inspection.*
- *Si vous obtenez le feu vert au poste d'inspection des exportations, franchissez la frontière et dirigez-vous vers les douanes américaines. Autrement, suivez les directives et dirigez-vous vers l'installation d'inspection désignée. N'ouvrez pas votre remorque pour inspection à moins qu'on vous le demande.*
- *Attendez pendant que la cargaison est déchargée et vérifiée par rapport aux documents par le préposé à l'entrepôt et l'inspecteur des douanes mexicaines.*
- *Si tout est en ordre, suivez leurs instructions (vous pourriez devoir effectuer vous-même le chargement de la cargaison).*
- *Si l'on trouve des différences, attendez que le problème soit réglé et que les pénalités soient payées.*

DÉDOUANEMENT AUX DOUANES AMÉRICAINES : DÉCLARATION DES IMPORTATIONS

À l'arrivée au poste des douanes

- *L'inspecteur des douanes vous posera quelques questions afin de déterminer si vous êtes admissible aux États-Unis en vertu du règlement sur l'immigration.*
- *Sur demande, présentez une preuve de citoyenneté et de statut de résident permanent.*

---

[1] Des détails sur le service de factage sont donnés à la section 5.3.

- *Si vous importez des marchandises pour votre usage personnel, notamment des médicaments obtenus sur ordonnance ou des armes, déclarez-les et soyez prêt à payer des droits et des taxes, s'il y a lieu.*

Tout défaut de déclarer certains articles personnels pourrait entraîner de lourdes peines, y compris la saisie des marchandises non déclarées et du camion.

- *L'inspecteur peut demander à inspecter la cabine de votre camion et votre cargaison.*
- *Présentez les formulaires des douanes requis à l'inspecteur des douanes américaines.*
- *Pour le transport de marchandises sous douane, veuillez suivre les instructions à la section 4.4.*
- *Les instructions relatives au dédouanement à la frontière sont données à la section 4.5.*

5. Entrée au Mexique

5.1 INTRODUCTION

Les dispositions de l'ALENA concernant le passage à la frontière des marchandises transportées par des entrepreneurs de transport canadiens et américains n'ont pas encore été mises en œuvre. Lorsque ce sera fait, les transporteurs comme les chauffeurs auront une plus grande flexibilité pour ce qui est de prendre possession et de livrer des marchandises au Mexique. Pour de plus amples renseignements à ce sujet, adressez-vous à l'Alliance canadienne du camionnage.

Les procédures de dédouanement des douanes mexicaines sont relativement simples pour les chauffeurs. La majeure partie des cargaisons destinées au Mexique sont transférées dans la zone frontalière par des entreprises de services de factage (voir la section 5.3). Les chauffeurs ne touchent que rarement à la paperasse puisque les courtiers en douane traitent eux-mêmes la plupart des transactions à la frontière mexicaine. Vous devez toutefois être en possession des formulaires appropriés.

Les chauffeurs canadiens sont maintenant autorisés à transporter des marchandises à destination et en provenance des terminus dans la zone frontalière du Mexique aux termes d'un mémorandum d'entente signé par les deux pays en 1994. L'autorisation du SCT est nécessaire. Pour obtenir de plus amples renseignements concernant ce mémorandum d'entente, veuillez vous adresser à l'ambassade du Canada à Mexico.

- **Les chauffeurs canadiens** *qui entrent au Mexique en vertu du mémorandum d'entente doivent détenir un permis de conduire commercial valide, une preuve de citoyenneté canadienne, de même que des documents indiquant qu'ils sont au service d'une entreprise de transport dûment reconnue. Afin de faciliter leur entrée au Mexique, ils doivent également s'assurer de ne pas avoir de casier judiciaire. Votre employeur vous indiquera les autres exigences auxquelles vous pourriez être soumis.*
- **Les entreprises de transport routier professionnel des États-Unis** *ne sont pas pour le moment autorisées à transporter des marchandises au Mexique.*

BUREAUX DES DOUANES MEXICAINES

Les heures d'ouverture des bureaux des douanes mexicaines varient d'un poste à l'autre. En règle générale, les heures de service des bureaux mexicains coïncident avec celles des bureaux américains. La majeure partie des bureaux des douanes mexicaines sont ouverts vingt-quatre heures sur 24 et 365 jour par année, sauf en ce qui concerne le dédouanement des cargaisons commerciales. Certains petits bureaux ont des heures de service de dédouanement limitées. Pour éviter tout délai, vérifiez à l'avance les heures ouvrables avant de vous présenter au bureau des douanes.

5.2 EXEMPTIONS PERSONNELLES

Il faut payer des droits et des taxes sur certains articles personnels. Lisez attentivement le formulaire de déclaration des douanes mexicaines qui vous sera remis aux douanes afin d'en connaître parfaitement le contenu.

5.3 DÉDOUANEMENT AUX DOUANES MEXICAINES (EXPÉDITIONS EN PROVENANCE DES ÉTATS-UNIS)

En ce qui concerne le fret en direction sud, l'expédition ou la cargaison complète est normalement déchargée dans un entrepôt du côté américain de la frontière, ramassée par un chauffeur de tracteur mexicain et conduite par celui-ci à travers la frontière. C'est ce qu'on appelle le *service de factage.*

- *Le service de factage est assuré par des entrepreneurs de transport privés du Mexique qui font la navette entre les deux côtés de la frontière mexicano-américaine. La remorque avec les marchandises canadiennes ou américaines qui entre au Mexique est transférée à un autre camion pour franchir la frontière. Elle est ensuite transférée à un entrepreneur mexicain pour le transport jusqu'à sa destination au Mexique.*
- *Les entrepreneurs de factage, qui accompagnent la cargaison à travers toutes les étapes d'inspection, facturent leurs services. Le courtier en douane se charge de tous les coûts.*
- *Pour utiliser le service de factage, garez votre camion au terminus ou à la hauteur du bureau du courtier ou dans la zone attenante, et remettez-lui les formulaires; attendez ses instructions.*

Outre le service de factage, et à supposer que les camions étrangers sont autorisés à entrer au Mexique, vous avez deux autres moyens de franchir la frontière mexicaine avec votre cargaison :

- *transporter votre cargaison sous douane jusqu'à un autre poste de dédouanement intérieur;*
- *faire dédouaner votre cargaison à la frontière.*

5.4 DÉCLARATION DE LA CARGAISON SOUS DOUANE

Les procédures pour transporter des marchandises sous douane au Mexique sont analogues à celles du Canada et des États-Unis. Les principales différences sont :

- *les scellés ne sont pas apposés par le transporteur, mais par l'importateur ou l'exportateur;*
- *les transporteurs doivent être dûment enregistrés auprès des douanes mexicaines.*

Toute remorque plombée qui entre au Mexique doit quitter le pays dans les trente jours. Une remorque plombée peut entrer au Mexique à un point et le quitter à un autre.

Quand vous arriverez à la frontière et que vous aurez fait dédouaner votre cargaison aux douanes américaines, vous pouvez vous diriger vers le poste des douanes mexicaines.

- *Un courtier en douane mexicain viendra à votre rencontre. Remettez-lui les formulaires; il préparera les documents des douanes requis et les soumettra à l'inspecteur des douanes mexicaines pour expédition sous douane.*
- *Quand on vous l'indique, dirigez-vous vers le poste d'inspection.*
- *Si vous obtenez l'autorisation du poste d'inspection des douanes, reprenez la route jusqu'au terminus intérieur désigné; dans le cas contraire, votre camion complet et vos documents seront inspectés. Suivez les instructions de votre courtier en douane et des douanes mexicaines.*

5.5 DÉDOUANEMENT DE LA CARGAISON À LA FRONTIÈRE

Les chauffeurs canadiens peuvent franchir eux-mêmes la frontière avec leur fret si leur entreprise a pris des dispositions à cet effet en vertu du mémorandum d'entente Canada-Mexique.

Avant de quitter les États-Unis en direction du Mexique, vous devez présenter votre lettre de voiture (B/L) à l'inspecteur des douanes américaines.

- *L'inspecteur traitera les formulaires et vous en donnera les copies appropriées.*
- *Quand on vous l'indique, rendez-vous au poste des douanes mexicaines muni de documents préparés.*

Votre cargaison sera alors traitée au moyen du système douanier mexicain et pourrait être sélectionnée au hasard pour inspection.

- *Si vous recevez le feu vert, vous pouvez partir avec votre cargaison au Mexique sans faire examiner les formulaires ou le contenu de la cargaison. Dans le cas contraire, votre cargaison ainsi que les documents feront l'objet d'une inspection complète (10 % de tout le fret est choisi au hasard pour inspection).*

5.6 DOCUMENTS DES DOUANES MEXICAINES

Tous les documents doivent être remplis en espagnol ou, s'ils sont en anglais, être accompagnés d'une traduction espagnole.

Avant de pouvoir entrer dans le territoire mexicain, tout chauffeur doit présenter deux formulaires qui prouvent que lui-même, le véhicule qu'il conduit et l'entrepreneur de transport pour qui il travaille peuvent utiliser leurs véhicules au Mexique. Il s'agit des formulaires suivants (on peut se les procurer auprès du SCT) :

- *DGTT-NO1 (Solicitud de permiso para el autotransporte federal);*
- *DGTT-N20 (Declaracion de caracteristicas y estado fisico de vehiculos de carga).*

Une fois les documents validés, vous devrez remettre aux douanes trois copies des factures commerciales qui indiquent le nom et l'adresse du destinataire et une description de la cargaison incluant le nombre total et le type des conteneurs, les numéros

d'identification, la valeur unitaire et le coût des assurances. *Vous pourriez vous exposer à des pénalités si l'une ou l'autre des factures commerciales n'est pas remplie correctement.*

Les chauffeurs qui transportent des marchandises à travers la frontière mexicano-américaine doivent être en possession de deux jeux de formulaires requis par les douanes.

DOCUMENTS REQUIS

Les principaux formulaires requis par les douanes mexicaines sont :

- *Lettre de cession*
- *Lettre de voiture*
- *Liste de colisage*
- *Analyse de composition*
- *Facture*
- *Déclaration de dérogation à l'étiquetage*
- *Certificat d'origine en vertu de l'ALENA*
- *Certificats n.d.*
- *Certificat phytosanitaire*
- *Certificat de qualité*
- *Liste des numéros de série*
- *Déclaration de composition textile*
- *Valeur au manifeste des douanes*
- *Valeur des douanes*

6. Contacts et information sur les sites Web

Associations commerciales

Contact	Téléphone	Télécopieur	Site Web
Associations américaines des É.-U.	(703) 838-1700	(703) 548-9875	www.truckline.com
CANACAR (Mexico)	(52-5) 212-1775	(52-5) 211-5568	www.canacar.com.mx
Association canadienne des c ourtiers en douane (ACCD)	(613) 562-3543	(613) 562-3548	www.cscb.ca
Association des courtiers et intervenants frontaliers internationaux	(613) 236-9039	(613) 236-9175	www.aicba.org
Alliance canadienne du camionnage	(613) 236-9426	(613) 563-2701	www.cantruck.com

Ministères et organismes gouvernementaux

Gouvernement du Canada	www.car da.gc.ca
Agence canadienne des douanes et du revenu (ACDR)	www.ccr -adrc.gc.ca
Citoyenneté et Immigration Canada (CIC)	www.cic.gc.ca
Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA)	www.cfia-acia.agr.ca
Transports Canada	www.tc.gc.ca
Centre canadien des armes à feu	www.cfc-ccaf.gc.ca
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international du Canada(MAECI)	www.dfait-maeci.gc.ca
Ambassade du Canada à Washington, D.C.	www.canadianembassy.org
Ambassade du Canada à Mexico	www.canada.org.mx
Gouvernement des États-Unis	www.firstgov.gov
Douanes américaines	www.customs.ustreas.gov
Immigration and Naturalization Service	www.ins.usdoj.gov
Federal Motor Carrier Safety Administration	www.fmcsa.dot.gov
Département de l'Agriculture	www.usda.gov
Food and Drug Agency	www.fda.gov
Département d'État	www.state.gov
Département des Transports	www.dot.gov
Gouvernement du Mexique	www.presidencia.gob.mx
Douanes	www.shcp.gob.mx
Secrétariat de l'agriculture, des bovins et du développement rural (SAGAR)	www.sagar.gob.mx
Ministère des Communications et des Transports (SCT)	www.sct.gob.mx
Ministère de l'Économie (anciennement SECOFI)	www.economia.gob.mx

Note : Le site Web de l'Alliance canadienne du camionnage (www.cantruck.com) et celui du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (www.dfait-maeci.gc.ca) contiennent une liste des numéros de téléphone utiles.

SERVICES CONSULAIRES DU CANADA

Les services consulaires du Canada sont ouverts vingt-quatre heures sur 24 et sept jours par semaine afin de fournir des services d'urgence aux Canadiens et Canadiennes en difficulté (par exemple, en cas de maladie, d'accident ou de décès).
Si vous êtes aux États-Unis ou au Mexique et que vous avez besoin d'aide, appelez l'un des consulats indiqués ci-dessous, selon l'endroit où vous vous trouvez.

Consulats du Canada aux États-Uniss

Atlanta: (404) 532-2000	Los Angeles: (213) 346-2720/1
Boston: (617) 262-3760	Minneapolis: (612) 332-7486
Buffalo: (716) 858-9500	New York: (212) 596-1628
Chicago: (312) 616-1860	Seattle: (206) 443-1777
Dallas: (214) 922-9806	Washington, D.C.: (202) 682-1740
Detroit: (313) 567-2208	

Pour obtenir de plus amples renseignements au sujet des consulats canadiens aux États-Unis, visitez le site www.dfait-maeci.gc.ca/can-am/menu-e.asp.

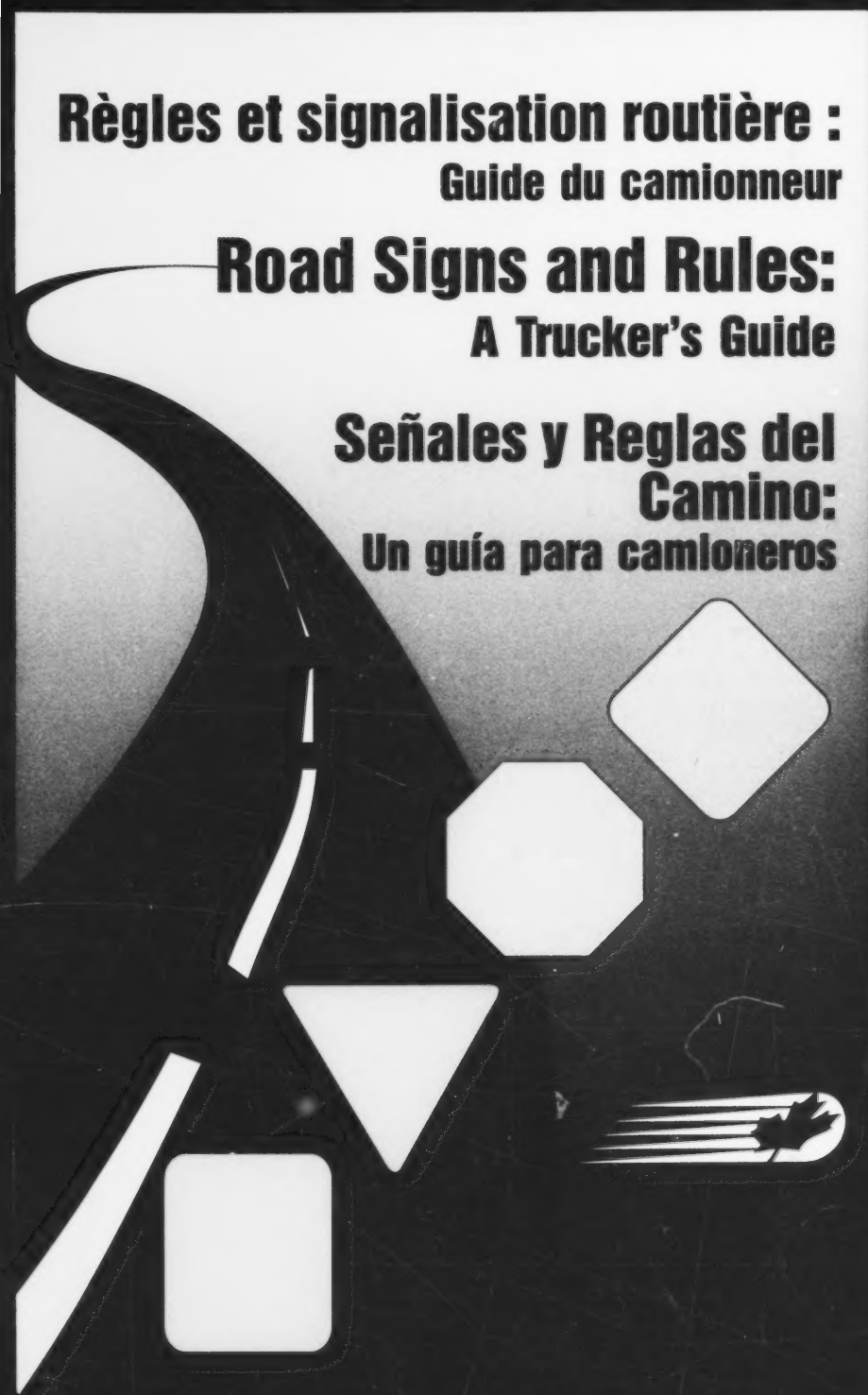
Consulats canadiens au Mexique

Où que vous soyez, appelez d'abord l'ambassade du Canada à Mexico, au 52-24-7900 (dans les limites de la ville de Mexico), ou, sans frais, au 01-800-706-29-00 (ailleurs au Mexique). On vous dirigera vers le consulat qui dessert la région dans laquelle vous vous trouvez.

Règles et signalisation routière :
Guide du camionneur

Road Signs and Rules:
A Trucker's Guide

Señales y Reglas del Camino:
Un guía para camioneros



Road Signs and Rules:

A Trucker's Guide to North America

Published by

Canadian Trucking Association

in association with

Transport Canada Transports Canada

March 1996

While determined efforts have been made to ensure the accuracy of this Guide, the information and recommendations contained herein are based on a simplified interpretation of signage standards and road transportation regulations as published by the governments of Canada, the United States and Mexico.

The Canadian Trucking Association expressly disclaims the making of any representation, express or implied, with respect to the information published herein. In all cases, persons should refer to the full text of the applicable guidelines and regulations.

Copyright © 1996 Canadian Trucking Association

This document is protected under the copyright laws of Canada and is not to be copied by any means whatever, in whole or in part, without the express written consent of the Canadian Trucking Association.

ISBN 0-920969-62-3

Règles et signalisation routière:

Guide du camionneur de l'Amérique du Nord

Publié par

l'Association canadienne du camionnage

en collaboration avec

Transports Canada Transport Canada

Mars 1996

Bien que l'exactitude de cet ouvrage ait été attentivement vérifiée, il n'en reste pas moins que les renseignements et recommandations qu'il renferme reposent sur des interprétations simplifiées de règlements complexes. L'Association canadienne du camionnage dénie donc toute responsabilité quant à la précision du contenu et aux conséquences pouvant résulter de son utilisation.

L'Association canadienne du camionnage rejette également toute forme de représentation explicite ou implicite en rapport avec les informations fournies dans le présent document. Il est du devoir des camionneurs qui voyagent dans différents pays de connaître parfaitement les règlements en vigueur dans ces pays.

© 1996 Association canadienne du camionnage

Toute reproduction intégrale ou partielle de ce guide est interdite sans la permission écrite de l'éditeur.

ISBN 0-920969-62-3

Señales y Reglas del Camino: Un guía norteamericano para camioneros

Publicado por

la Asociación Canadiense de Autotransporte de Carga

en asociación con

el Departamento de Transporte de Canadá

Transport Canada Transports Canada

Marzo 1996

Mientras esfuerzos determinados se han hecho para asegurar que este Guía sea exacto, la información y recomendaciones contenido dentro esta publicación están basados en una interpretación simplificada de normas de señalizacion y de reglamentos de transporte de caminos como están publicados por los gobiernos de Canadá, los Estados Unidos de América y México.

La Asociación Canadiense de Autotransporte de Carga (Canadian Trucking Association) nega toda responsabilidad, expresada or implicada, con respeto a la información publicada dentro este Guía. En todos los casos, personas debieran referir al texto completo de las leyes, normas y reglamentos que aplican.

Copyright ©1996 Canadian Trucking Association

Este documento esta protegido bajo las leyes de derechos de publicación de Canadá y no puede ser copiado por cualquiel manera, en parte o en total, sin el consentimiento escrito de la Asociación Canadiense de Autotransporte de Carga.

ISBN 0-920969-62-3

Table of Contents

Introduction 1

Road Signs 6

- Regulatory/Prohibitive Signs 9
- Warning Signs 15

Rules of the Road 18

Table des matières

Introduction 3

Signalisation Routière 7

- Signalisation de prescription 9
- Signalisation de danger 15

Règles de la route 23

Contenido

Introducción 5

Señales 8

- Señales Restrictivas 9
- Señales Preventivas 15

Reglas del Camino 28

Introduction

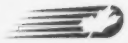
There has been a steady increase in commercial traffic between Canada, the United States of America and Mexico in the past couple of decades. With the North American Free Trade Agreement (NAFTA), this traffic is expected to grow as more drivers haul loads between the three countries.

When transporting cargo across international borders, you must be aware of the differences in signage and regulations in each jurisdiction that you drive through. *Road Signs and Rules: A Trucker's Guide to North America* provides an overview of some of the important Canadian, American and Mexican laws that affect drivers who operate commercial motor vehicles. The guide is divided into two sections:

1) The first section deals with common road signs and shows how they are depicted differently in Canada, the United States and Mexico. This information is particularly important for drivers whose first language is not English since many American road signs use English text with no pictures. Signs with the same meaning are shown for each country (for example a "Stop" sign) so that you can compare them to each other.

2) The second section uses a series of tables to show how basic rules of the road are applied in Canada, the U.S. and Mexico. Information is provided for individual American states and Canadian provinces as the rules are set at the local level in those countries. It is given only once for Mexico since the regulations are set at the federal level in that country.

The Canadian Trucking Association recognizes that transporting international cargo involves more than just understanding road signs and rules. You must also be familiar with other laws governing the commercial transportation of goods such as the Federal Hours of Service, weights and dimensions and on-road enforcement of safety standards. In addition, you need to know how to negotiate your way



through the various border crossing points, including what paperwork to have ready and where and when to go to have your cargo processed. Finally, if you are transporting dangerous goods internationally, you must know and understand each country's rules in this area in order to avoid problems with the local authorities. To keep you up-to-date on all the latest regulations and information in trucking, CTA publishes the following guides:

National Safety Code: A Trucker's Guide

Crossing International Borders: A Trucker's Guide; and

Dangerous Goods: A Trucker's Guide

Contact your local provincial trucking association, or CTA directly (613-236-9426), for more details.

Introduction

Le volume de trafic commercial entre le Canada, les États-Unis et le Mexique a augmenté de façon constante au cours des deux dernières décennies. Avec l'Accord de libre-échange nord-américain, ce trafic est appelé à augmenter davantage compte tenu du nombre accru de chauffeurs qui franchissent la frontière des trois pays.

Faire du transport international de marchandises exige que l'on connaisse la signalisation et la réglementation de chaque province, État ou pays où l'on entre. Le Guide *Règles et signalisation routière : Guide du camionneur de l'Amérique du Nord* vous donne un aperçu des principales lois canadiennes, américaines et mexicaines s'appliquant aux chauffeurs de véhicule commercial. Le guide comprend deux sections :

1) La première section traite de panneaux de signalisation communs et montre comment ils sont représentés différemment au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Cette information est particulièrement importante pour les chauffeurs dont la langue maternelle n'est pas l'anglais puisque de nombreux panneaux américains ne contiennent que du texte et pas d'image. Les panneaux ayant la même signification sont indiqués pour chaque pays (par exemple, le panneau d'arrêt) de façon à vous permettre de les comparer entre eux.

2) Dans la deuxième section, on se sert d'une série de tableaux pour montrer l'application de certaines règles de base au Canada, aux États-Unis et au Mexique. L'information est fournie séparément pour chaque État américain et province canadienne puisque les règles y sont établies à l'échelle locale. Quant au Mexique, l'information n'est présentée qu'une fois puisque la réglementation est de compétence fédérale dans ce pays.

L'Association canadienne du camionnage (ACC) reconnaît que le transport de marchandises entre divers pays exige plus que la simple connaissance des panneaux de signalisation et des règles

particulières en vigueur. La connaissance d'autres lois sur le transport commercial de marchandises s'impose traitant notamment des heures de service, des poids et dimensions et de l'application des normes de sécurité routière. Qui plus est, il vous faut connaître les formalités à respecter aux frontières, y compris les formulaires nécessaires et les procédures relatives au traitement de votre cargaison. Enfin, si vous transportez des marchandises dangereuses entre divers pays, vous devez bien comprendre les règles de chaque pays à ce chapitre afin d'éviter les problèmes avec les autorités locales. Vous pourrez trouver des renseignements sur la réglementation et l'information la plus récente dans le domaine du camionnage dans les publications suivantes de l'Association canadienne du camionnage :

National Safety Code : A Trucker's Guide;

Frontières simplifiées : Guide du camionneur;

Marchandises dangereuses : Guide du camionneur.

Communiquez avec votre association provinciale du camionnage ou l'ACC directement (613-236-9426) pour de plus amples renseignements.

Introducción

En las últimas décadas, el comercio transportista norteamerico ha aumentado entre Canadá, los Estados Unidos de América, y México. Ahora con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), el volumen comercial está anticipado de crecer más, con más camioneros recorriendo cargas entre los tres países.

Cuando transportas carga através fronteras internacionales, tienes que saber las diferencias de señalización y reglamentos dentro cada jurisdicción que recorres. *Señales y Reglas del Camino: Un guía norteamericano para camioneros* da un resumeп de ciertas leyes canadienses, americanas, y mexicanas importantes que afectan los camioneros de vehículos comerciales. Este guía esta dividido en dos secciones:

1) La primera sección muestra las señales comunes del camino y como Canadá, los Estados Unidos y México los representan. Esta información es especialmente importante para camioneros que no tienes inglés como su lengua materna. Muchas señales americanas usan texto en inglés con ninguna ilustración. Señales con el mismo sentido están ilustrados para cada país (por ejemplo, la señal "Alto") así que se pueda comparar uno al otro.

2) La segunda sección tiene una serie de tablas que indica como las reglas básicas del camino se aplican en Canadá, los Estados Unidos y México. Información de las reglas para varios estados americanos y provincias canadienses están marcados. Para México, solamente los reglamentos federales están descrito.

Road Signs

Road signs are important tools used by transport authorities to ensure the safe movement of vehicles along highways and other urban and rural routes. Drivers who transport goods across international borders must be familiar with the different signs that are used in each country. While there has been movement across North America towards standardized signage which uses pictures, many areas (particularly in the United States) still use signs that display only text. If you are not fluent in the language that is used on these signs (usually English), you could run the risk of misunderstanding a sign and unintentionally committing an infraction.

This section presents some of the more common road signs that are depicted differently in Canada, the United States and Mexico. The name of each sign is given in English, French and Spanish, followed by the actual signs and a label which indicates the country they are used in.

Please note that Canada and Mexico use the metric system and the United States uses the imperial system of measurement as follows:

	Canada	United States	Mexico
Distance	kilometers	miles	kilometers
Speed	kilometers/hour	miles/hour	kilometers/hour
Weight	1 metric tonne = 2200 lbs	1 imperial ton = 2000 lbs	1 metric tonne = 2200 lbs

Signalisation routière

Les panneaux de signalisation sont d'importants outils utilisés par les responsables du transport routier pour assurer le trafic sécuritaire de véhicules sur les autoroutes et autres routes urbaines et rurales. Les chauffeurs qui transportent des biens entre pays doivent être familiers avec les différents panneaux de signalisation utilisés dans chaque pays. Bien qu'on ait réalisé des progrès en Amérique du Nord en matière d'uniformisation de la signalisation faisant appel aux images, plusieurs régions (surtout aux États-Unis) continuent d'employer des panneaux qui ne contiennent que du texte. Si vous n'êtes pas familier avec la langue utilisée sur ces panneaux (habituellement l'anglais), vous courez le risque de mal interpréter un panneau et de commettre une infraction à votre insu.

La présente section présente un certain nombre de panneaux de signalisation communs qui sont représentés différemment au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Le nom du panneau est donné en anglais, en français et en espagnol suivi du panneau comme tel et du pays dans lequel il est utilisé.

Prière de noter que le Canada et le Mexique utilisent le système métrique et les États-Unis emploient l'unité de mesure anglo-saxonne comme suit:

	Canada	**États-Unis**	**Mexique**
Distance	kilometres	milles	kilometres
Vitesse	kilometres/heure	milles/heure	kilometres/heure
Poids	1 tonne métrique = 2200 lbs	1 tonne anglo-saxonne = 2000 lbs	1 tonne métrique = 2200 lbs

Señales

Señales son instrumentos importantes que las autoridades transportistas usan para obtener el movimiento seguro de vehículos através carreteras y otros caminos urbanos y rurales. Camioneros que recorren carga através fronteras internacionales tienen que estar familiarizados con las diferentes señales en cada país. Mientras ha progresado mucho la normalización de la señalización ilustrado, muchos lugares (específicamente en los Estados Unidos) todavía usan señales con texto solamente. Si no dominas la lengua que encuentras estas señales, podrás correr el riesgo de malinterpretar una señal y cometer una infracción.

Esta sección presenta unas de las señales más comunes en el camino que se encuentra diferente en Canadá, los Estados Unidos y México. El nombre de cada señal está escrito en inglés, francés y español, seguido por las señales mismas y marcados indicando en que país se usa.

Por favor nota que Canadá y México usa el sistema métrico; los Estados Unidos de América usa el sistema imperial.

	Canadá	Estados Unidos	México
Distancia	kilòmetros	millas	kilòmetros
Velocidad	kilòmetros/hora	millas/hora	kilòmetros/hora
Peso	1 tonelada métrica = 2200 lbs	1 tonelada imperial = 2000 lbs	1 tonelada métrica = 2200 lbs

Regulatory/Prohibitive Signs
Signalisation de prescription
Señales Restrictivas

1) Stop / Arrêt / Alto

Canada/Canadá
United States
États-Unis
Estados Unidos

Canada - Québec
Canadá - Quebec

Mexico
Mexique
México

2) Yield / Cédez le passage / Ceda el paso

Canada
Canadá

United States
États-Unis
Estados Unidos

Mexico
Mexique
México

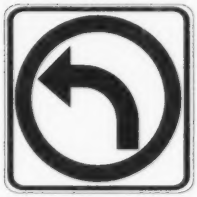
3) Do Not Enter / Entrée interdite /
Prohibido seguir de frente

Canada
Canadá

United States
États-Unis
Estados Unidos

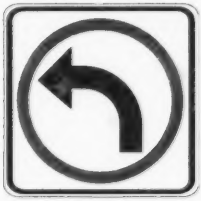
Mexico
Mexique
México

4) Must Turn Left / Obligation de tourner à gauche /
Solo vuelta izquierda



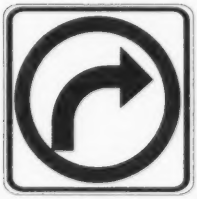
Canada
Canadá

United States
États-Unis
Estados Unidos



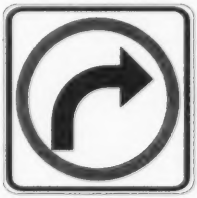
Mexico
Mexique
México

5) Must Turn Right / Obligation de tourner à droit /
Vuelta continua derecha



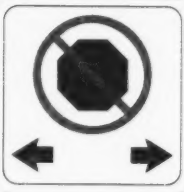
Canada
Canadá

United States
États-Unis
Estados Unidos



Mexico
Mexique
México

6) No Stopping/No Standing at Anytime / Arrêt interdit / No Parar



Canada
Canadá

United States
États-Unis
Estados Unidos

Mexico
Mexique
México

7) Trucks Prohibited / Accès interdit aux camions / Prohibido el paso a vehículos pesados

Canada
Canadá

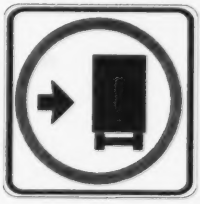
United States
États-Unis
Estados Unidos

Mexico
Mexique
México

8) Truck Lane Restriction / Accès interdit aux camions dans une voie / Camiones conserve su derecha

Canada
Canadá

United States
États-Unis
Estados Unidos

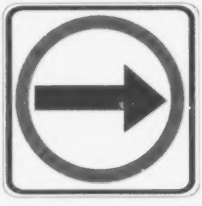


Mexico
Mexique
México

9) Keep Right / Contournement d'obstacles par droit / Circulación

Canada
Canadá

United States
États-Unis
Estados Unidos



Mexico
Mexique
México

10) Maximum Speed Limit / Limite de vitesse / Límite de velocidad

Canada
(kilometers/hour)
(kilometres/heure)
Canadá
kilòmetros/hora

United States
(miles/hour)
États-Unis
(milles/heure)
Estados Unidos
(millas/hora)

Mexico
(kilometers/hour)
Mexique
(kilometres/heure)
México
(kilòmetros/hora)

11) Truck Maximum Speed Limit/Limite de vitesse pour les camions/Velocidad Màxima Para Camiones

Canada
(kilometers/hour)
(kilometres/heure)
Canadá
kilòmetros/hora

United States
(miles/hour)
États-Unis
(milles/heure)
Estados Unidos
(millas/hora)

12) Maximum Weight Limit / Limitation de poids / Peso restringido

Canada (metric tonnes)
(tonnes métrique)
Canadá (toneladas métricas)

United States (imperial tons)
États-Unis (tonnes anglo-saxonne)
Estados Unidos (toneladas imperiales)

Mexico (metric tonnes)
Mexique (tonnes métrique)
México (toneladas métricas)

13) Parking Permitted / Stationnement autorisé / Estacionamiento permitido en corto periodo dentro de un horario

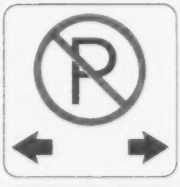
(Quebec)

Canada
Canadá

United States
États-Unis
Estados Unidos

Mexico
Mexique
México

14) Parking Prohibited / Stationnement réglementé / Prohibido estacionarse



Canada
Canadá

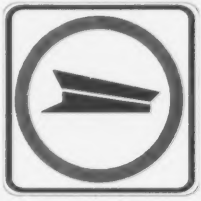
United States
États-Unis
Estados Unidos

Mexico
Mexique
México

15) Weight/Inspection Station / Postes de contrôle du transport routier / Inspección

Canada
Canadá

United States
États-Unis
Estados Unidos



Mexico
Mexique
México

Warning Signs
Signalisation de danger
Señales Preventivas

1) Road Narrows / Chaussée rétrécie / Estrechamiento simétrico

Canada
Canadá

United States
États-Unis
Estados Unidos

Mexico
Mexique
México

2) Right Lane Ends / Perte de voies à droit / Estrechamiento ásimetrico

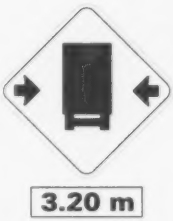
Canada
Canadá

United States
États-Unis
Estados Unidos

Mexico
Mexique
México

3) Maximum Width / Anchura libre

United States
États-Unis
Estados Unidos

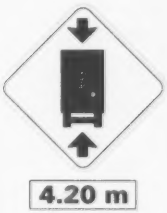


Mexico
Mexique
México

4) Low Clearance / Signal avancé de limitation de hauteur/ Altura libre

Canada
Canadá

United States
États-Unis
Estados Unidos



Mexico
Mexique
México

5) Divided Highway / Chaussées separées / Camino dividido

Canada
Canadá

United States
États-Unis
Estados Unidos

Mexico
Mexique
México

6) Railway Advance Warning / Signal avancé d'un passage à niveau / Cruce de ferrocarril

Canada
Canadá

United States
États-Unis
Estados Unidos

Mexico
Mexique
México

Rules of the Road

This section deals with various rules of the road in Canada, the United States of America and Mexico. The information is presented in a table format for quick reference and ease of use.

Unlike road signs, the rules of the road in Canada and the U.S. are not set by the federal motor transport authority. Each U.S. state and Canadian province decides individually on how to apply legislation governing the operation of motor vehicles. For this reason, the tables in this section provide information for specific states and provinces. There are similarities between the jurisdictions. For instance, all local authorities require you to carry proof of insurance for your motor vehicle. They also permit the use of headlights during daylight hours and require them to be on at night. But while most of them allow you to use foglights and/or spotlights, there are different rules as to when and how many can be used at a time. In some jurisdictions you can have up to two foglights and two spotlights operating simultaneously while in other places you may use only one set of lights at a time. In Mexico, the rules are set by the federal government and apply equally throughout the highway system. The tables list information for this country in one entry.

Speed limits change quite often between jurisdictions. Make sure you are aware of the different speed limits on every highway and/or secondary road along your route. Be aware that some areas have different speed limits for passenger and commercial vehicles. In addition, Canada and Mexico use the metric system of measurement and speed limits are posted in kilometers per hour. The U.S. uses the imperial system so its speed limits are posted in miles per hour. Finally, two important federal laws in the U.S. to remember are:

- the use of radar detectors in commercial vehicles is prohibited; and
- any accident that requires a vehicle to be towed, regardless of the dollar amount of the damage, must be reported to the police.

This section covers those jurisdictions with the highest percentage of international traffic. Information is provided for the following geographic areas:

Canada

- Alberta (AB)
- British Columbia (BC)
- Manitoba (MB)
- New Brunswick (NB)
- Nova Scotia (NS)
- Ontario (ON)
- Quebec (QC)
- Saskatchewan (SK)

United States

- Arizona (AR)
- California (CA)
- Idaho (ID)
- Maine (ME)
- Michigan (MI)
- Minnesota (MN)
- Montana (MT)
- New Hampshire (NH)
- New Mexico (NM)
- New York (NY)
- North Dakota (ND)
- Ohio (OH)
- Oregon (OR)
- Pennsylvania (PA)
- Texas (TX)
- Vermont (VT)
- Washington (WA)
- Wisconsin (WI)

Mexico - Most highways in Mexico fall under federal jurisdiction so the same rules apply throughout the country.

Remember that you must be able to communicate with the authorities in every jurisdiction that you drive through. A poor understanding of the local language is not considered to be a good defence if you are charged with a violation or offence.

Each table on the following three pages lists several items and indicates how they are applied in each jurisdiction. The ✓ symbol means that the item is applied, the ✖ symbol means that the item is not applied. In some cases, there are exceptions to how an item is applied. These are indicated by either the ☑ symbol (applicable with exceptions) or the ☒ symbol (not applicable with exceptions). For example, mandatory stopping at railroad crossings is not required in California, but there are exceptions to this rule and you should be aware of them. Refer to the local authority (provincial or state department of transport or the police) in each jurisdiction for more information.

	Seat Belt Use Mandatory	Passing on Right Permitted	Left Lane Restricted to Passing	Stop at RR Crossings Required	Windshield Stickers Permitted
CANADA					
AB	✓	☑	×	☒	✓
BC	✓	×	×	☒	☑
MB	✓	×	×	☒	☑
NB	✓	☑	☑	☒	×
NS	✓	☑	✓	☒	☑
ON	✓	☑	×	☒	☑
QC	✓	☑	×	☒	☑
SK	✓	☑	×	☒	☑
UNITED STATES					
AR	✓	☑	×	☒	×
CA	✓	☑	×	☒	☑
ID	✓	☑	✓	✓	×
ME	✓	☑	✓	☒	☑
MI	✓	☑	✓	☒	×
MN	✓	☑	×	✓	×
MT	✓	☑	×	✓	☑
NH	✓	☑	×	☒	×
NM	✓	☑	×	☒	☑
NY	✓	☑	×	☒	×
ND	✓	☑	×	×	✓
OH	✓	☑	✓	☒	☑
OR	✓	☑	✓	☒	×
PA	✓	☑	×	☒	×
TX	✓	☑	×	☒	☑
VT	✓	☑	×	☒	✓
WA	✓	☑	✓	☒	×
WI	✓	☑	×	☒	×
MEXICO	✓	☑	✓	☒	×

Legend: × = No ☒ = No with exceptions ✓ = Yes ☑ = Yes with exceptions

	Right Turn on Red Permitted	Left Turn on Red Permitted	Use of Head Sets Allowed	Open Alcohol Containers Allowed	Hazard Warning Lights Permitted
CANADA					
AB	✓	☑	✓	×	×
BC	✓	☑	✓	×	×
MB	✓	☑	×	×	☑
NB	✓	×	✓	×	×
NS	✓	☑	✓	☑	✓
ON	✓	☑	✓	×	×
QC	×	×	×	×	☑
SK	☑	×	✓	×	✓
UNITED STATES					
AR	✓	☑	✓	✓	☑
CA	✓	☑	×	×	☑
ID	✓	☑	✓	×	×
ME	✓	☑	✓	×	☑
MI	✓	☑	✓	×	✓
MN	✓	☑	×	×	☑
MT	✓	☑	✓	✓	☑
NH	✓	☑	✓	×	✓
NM	✓	☑	✓	×	☑
NY	☑	☑	☑	✓	×
ND	✓	☑	✓	×	✓
OH	✓	☑	×	×	✓
OR	✓	☑	✓	×	✓
PA	✓	☑	×	×	✓
TX	✓	☑	✓	✓	✓
VT	✓	×	✓	☑	✓
WA	✓	☑	×	×	✓
WI	✓	☑	✓	×	✓
MEXICO	✓	☑	✓	✓	☑

	Emergency CB Ch. 9 Monitored	$ Damage to Report an Accident	Radar Detectors Permitted	Parking on Highway Allowed
CANADA				
AB	✓	$1,000	✓	×
BC	×	$1,000	✓	×
MB	×	$1,000	×	×
NB	×	$1,000	×	☑
NS	×	$500	×	×
ON	✓	$700	×	☑
QC	✓	$500	×	×
SK	✓	$500	✓	☑
UNITED STATES				
AR	☑	$0	×	×
CA	✓	$500	×	×
ID	☑	$750	×	×
ME	✓	$500	×	×
MI	☑	$400	×	×
MN	☑	$1,000	×	☑
MT	☑	$400	×	×
NH	✓	$1,000	×	×
NM	☑	$500	×	×
NY	✓	$1,000	×	×
ND	☑	$1,000	×	×
OH	☑	$400	×	×
OR	✓	$500	×	×
PA	✓	$0	×	×
TX	×	$500	×	×
VT	×	$500	×	×
WA	✓	$500	×	×
WI	✓	$500	×	☑
MEXICO	×	$0	×	☒

Legend: × = No ☒ = No with exceptions
✓ = Yes ☑ = Yes with exceptions

Règles de la route

Cette section traite de diverses règles de la route au Canada, aux États-Unis et au Mexique. L'information est présentée sous forme de tableau pour faciliter la consultation.

Contrairement à la signalisation routière, les règles de la route au Canada et aux États-Unis ne sont pas de compétence fédérale. Chaque État américain et province canadienne décide individuellement de l'application des lois relatives à la conduite de véhicules automobiles. Pour cette raison, les tableaux de la présente section fournissent l'information propre aux États et provinces en particulier. On retrouve des similarités entres les provinces et États. Par exemple, toutes les administrations locales exigent une preuve d'assurance du véhicule automobile. Elles permettent également l'utilisation de feux de circulation de jour, mais l'obligent de nuit. Mais, bien que la plupart permettent l'utilisation de feux antibrouillard et/ou de phares, il existe des règles différentes quant à combien de feux ou phares peuvent être utilisés à la fois et quand. Dans certains États ou provinces, vous pouvez utiliser jusqu'à deux feux antibrouillard et deux phares en même temps alors que dans d'autres endroits, une série de phares à la fois seulement est permise. Au Mexique, les règles sont établies par le gouvernement fédéral et s'appliquent également dans tout le réseau routier. Les tableaux indiquent l'information pour ce pays sous une entrée unique.

Les limitations de vitesse changent assez souvent d'un pays, d'un État ou d'une province à l'autre. Assurez-vous de tenir compte des différentes limites affichées sur les routes et/ou artères secondaires que vous parcourez. Sachez que certaines régions ont une limite de vitesse différente pour les véhicules commerciaux et les véhicules de tourisme. Qui plus est, le Canada et le Mexique utilisent le système métrique et indiquent donc les limitations en kilomètre par heure. Aux États-Unis, les panneaux indiquent les limites de vitesse en mille par heure à cause de l'unité de mesure anglo-saxonne. Enfin, il est important de tenir compte des deux points suivants des lois fédérales américaines:

- l'interdiction d'utiliser un détecteur de radar dans les véhicules utilitaires;

- l'obligation de signaler à la police tout accident nécessitant le remorquage d'un véhicule, quel que soit le montant en dollar des dommages.

Nous avons inclus dans cette section les provinces et États ayant le pourcentage de trafic international le plus élevé. L'information est indiquée pour les régions géographiques suivantes :

Canada

- Alberta (Alb.)
- Colombie-Britannique (C.-B.)
- Manitoba (Man.)
- Nouveau-Brunswick (N.-B.)
- Nouvelle-Écosse (N.-É.)
- Ontario (Ont.)
- Québec (QC)
- Saskatchewan (Sask.)

États-Unis

- Arizona (AR)
- Californie (CA)
- Idaho (ID)
- Maine (ME)
- Michigan (MI)
- Minnesota (MN)
- Montana (MT)
- New Hampshire (NH)
- New Mexico (NM)
- New York (NY)
- North Dakota (ND)
- Ohio (OH)
- Oregon (OR)
- Pennsylvanie (PA)
- Texas (TX)
- Vermont (VT)
- Washington (WA)
- Wisconsin (WI)

Mexique - La plupart des routes au Mexique sont de compétence fédérale. Les mêmes règles s'appliquent donc dans tout le pays.

N'oubliez pas qu'il vous faut pouvoir communiquer avec les autorités de chaque pays, État ou province où vous entrez. Une mauvaise compréhension de la langue n'est pas considérée comme une raison suffisante si vous êtes accusé d'une infraction.

Chaque tableau sur les trois pages qui suivent énumère un certain nombre de règles et indique comment elles s'appliquent à chaque province, État ou pays. Le symbole ✓ signifie que la règle s'applique, le symbole ✗ qu'elle ne s'applique pas. Dans certains cas, il y a des exceptions à la règle qu'on a indiquées au moyen d'un ☑ (applicable avec exceptions) ou d'un ☒ (non applicable avec exceptions). Par exemple, l'arrêt obligatoire aux passages à niveau n'est pas requis en Californie, mais il existe des exceptions à cette règle et il importe de les connaître. Veuillez consulter l'administration locale (ministère du Transport de la province, de l'État ou pays, ou la police) de chaque État, province ou pays pour de plus amples renseignements.

	Ceinture obligatoire	Dépasser à droit permis	Voie de gauche réservée au dépassement	Arrêt obligatoire aux passages à niveau	Vignettes de pare-brise autorisées
CANADA					
Alb.	✓	☑	×	☒	✓
C.-B.	✓	×	×	☒	☑
MB	✓	×	×	☒	☑
N.-B	✓	☑	☑	☒	×
N.-É	✓	☑	✓	☒	☑
Ont.	✓	☑	×	☒	☑
QC	✓	☑	×	☒	☑
Sask	✓	☑	×	☒	☑
ÉTATS-UNIS					
AR	✓	☑	×	☒	×
CA	✓	☑	×	☒	☑
ID	✓	☑	✓	✓	×
ME	✓	☑	✓	☒	☑
MI	✓	☑	✓	☒	×
MN	✓	☑	×	✓	×
MT	✓	☑	×	✓	☑
NH	✓	☑	×	☒	×
NM	✓	☑	×	☒	☑
NY	✓	☑	×	☒	×
ND	✓	☑	×	×	✓
OH	✓	☑	✓	☒	☑
OR	✓	☑	✓	☒	×
PA	✓	☑	×	☒	×
TX	✓	☑	×	☒	☑
VT	✓	☑	×	☒	✓
WA	✓	☑	✓	☒	×
WI	✓	☑	×	☒	×
MEXIQUE	✓	☑	✓	☒	×

Legende: × = Non ☒ = Non avec exceptions
✓ = Oui ☑ = Oui avec exceptions

	Virage à droit permis au feu rouge	Virage à gauche permis au feu rouge	Écouteurs autorisés	Alcool ouvert autorisés	Signal de détresse autorisé
CANADA					
Alb.	✓	☑	✓	×	×
C.-B.	✓	☑	✓	×	×
Man.	✓	☑	×	×	☑
N.-B.	✓	×	✓	×	×
N.-E.	✓	☑	✓	☑	✓
Ont.	✓	☑	✓	×	×
QC	×	×	×	×	☑
Sask.	☑	×	✓	×	✓
ÉTATS-UNIS					
AR	✓	☑	✓	✓	☑
CA	✓	☑	×	×	☑
ID	✓	☑	✓	×	×
ME	✓	☑	✓	×	☑
MI	✓	☑	✓	×	✓
MN	✓	☑	×	×	☑
MT	✓	☑	✓	✓	☑
NH	✓	☑	✓	×	✓
NM	✓	☑	✓	×	☑
NY	☑	☑	☑	✓	×
ND	✓	☑	✓	×	✓
OH	✓	☑	×	×	✓
OR	✓	☑	✓	×	✓
PA	✓	☑	×	×	✓
TX	✓	☑	✓	✓	✓
VT	✓	×	✓	☑	✓
WA	✓	☑	×	×	✓
WI	✓	☑	✓	×	✓
MEXIQUE	✓	☑	✓	✓	☑

	BP canal 9 d'urgence assurée	Déclaration obligatoire d'accident	Détecteurs de radar permis	Stationnement sur l'autoroute autorisé
CANADA				
Alb.	✓	$1,000	✓	×
C.-B.	×	$1,000	✓	×
Man.	×	$1,000	×	×
N.-B.	×	$1,000	×	☑
NS	×	$500	×	×
Ont.	✓	$700	×	☑
QC	✓	$500	×	×
Sask.	✓	$500	✓	☑
ÉTATS-UNIS				
AR	☑	$0	×	×
CA	✓	$500	×	×
ID	☑	$750	×	×
ME	✓	$500	×	×
MI	☑	$400	×	×
MN	☑	$1,000	×	☑
MT	☑	$400	×	×
NH	✓	$1,000	×	×
NM	☑	$500	×	×
NY	✓	$1,000	×	×
ND	☑	$1,000	×	×
OH	☑	$400	×	×
OR	✓	$500	×	×
PA	✓	$0	×	×
TX	×	$500	×	×
VT	×	$500	×	×
WA	✓	$500	×	×
WI	✓	$500	×	☑
MEXIQUE	×	$0	✓	☒

Legende: × = Non ☒ = Non avec exceptions
✓ = Oui ☑ = Oui avec exceptions

Reglas del Camino

Esta sección se encarga de mostrar las varias reglas del camino en Canadá, los Estados Unidos de América y México. La información está presentado en un formato tabular para facilidad de uso y referencia.

En general, las reglas del camino en Canadá y los Estados Unidos no están hecho por una autoridad federal de transporte. Cada estado americano y provincia canadiense decide individualmente como aplicar leyes gobernando la operación de vehículos. Por esta razón, las tablas en esta sección indica información para estados y provincias individuales. Por ejemplo, todas las autoridades locales te exijen que llevas dentro el vehículo una prueba de seguro para vehículos. Además, todas las autoridades permiten el uso de luces durante el día y los exijen puestos durante la noche. Mientras muchas jurisdicciones permiten el uso de otros tipos de luces especializadas, hay diferentes reglas cuando y cuantas luces se pueden usar. En México, las reglas del camino están hecho por el gobierno federal y aplican a la mayoridad de las carreteras en el país. Las reglas mexicanas se encuentran como una sola entrada dentro la tabla.

Límites de velocidad cambian através jurisdicciones. Asegurate de saber de los límites diferentes que existen en cada carretera y camino que acorres. Además, ciertas carreteras tienen diferentes límites de velocidad para automoviles y camiones. En Canadá y México, recuerda que se usa el sistema métrico indicando los límites de velocidad en kilómetros por hora. Los Estados Unidos usa el sistema imperial con sus límites indicados en millas por hora. Finalmente, dos leyes federales importantes en los Estados Unidos para recordarse son:

- el uso de detectores de radar en vehículos comerciales es prohibido; y
- cualquier accidente que necesita el remolque de un vehículo sin referencia a la cantidad del daño debiera ser reportado a la policía.

Esta sección cubre esas jurisdicciones que tiene la mayoría del tráfico internacional. Está incluido información por las siguientes regiones:

Canadá

- Alberta (AB)
- British Columbia (BC)
- Manitoba (MB)
- New Brunswick (NB)
- Nova Scotia (NS)
- Ontario (ON)
- Quebec (QC)
- Saskatchewan (SK)

Estados Unidos

- Arizona (AR)
- California (CA)
- Idaho (ID)
- Maine (ME)
- Michigan (MI)
- Minnesota (MN)
- Montana (MT)
- New Hampshire (NH)
- New Mexico (NM)
- New York (NY)
- North Dakota (ND)
- Ohio (OH)
- Oregon (OR)
- Pennsylvania (PA)
- Texas (TX)
- Vermont (VT)
- Washington (WA)
- Wisconsin (WI)

México - Muchas de las carreteras mexicanas están gobernado por la jurisdicción federal así que las mismas reglas aplican por todo el país.

Recuerda que tienes que ser capaz de comunicar con las autoridades locales que acorres. Un mal conocimiento de la lengua local no es considerado una buena defensa si las autoridades encuentran una infracción.

Esta tabla en las siguientes tres páginas apunta varios temas y indica como las jurisdicciones los aplican. Un ✓ significa que la jurisdicción aplica el tema y una ✗ significa que no aplica el tema. En ciertos casos, hay excepciones como un tema se aplica en práctica. Estos casos están indicados por un ☑ (aplica con excepciones) o un ☒ (no aplica con excepciones). Por ejemplo, no es mandatorio parar a los cruces ferroviarios en el estado de California, pero hay excepciones con esta regla que uno debiera saber. Si hay excepciones, consulta con la autoridad local apropriada (departamento provincial o estatal de transporte, o la policía local) para más información.

	Cinturón de seguridad mandatorio	Adelantamiento en derecha permitido	Via izquierda limitado para adelantamiento	Parar en cruces de FFCC obligado	Calcomanías en parabrisas permitidos
CANADÁ					
AB	✓	☑	×	☒	✓
BC	✓	×	×	☒	☑
MB	✓	×	×	☒	☑
NB	✓	☑	☑	☒	×
NS	✓	☑	✓	☒	☑
ON	✓	☑	×	☒	☑
QC	✓	☑	×	☒	☑
SK	✓	☑	×	☒	☑
ESTADOS-UNIDOS					
AR	✓	☑	×	☒	×
CA	✓	☑	×	☒	☑
ID	✓	☑	✓	✓	×
ME	✓	☑	✓	☒	☑
MI	✓	☑	✓	☒	×
MN	✓	☑	×	✓	×
MT	✓	☑	×	✓	☑
NH	✓	☑	×	☒	×
NM	✓	☑	×	☒	☑
NY	✓	☑	×	☒	×
ND	✓	☑	×	×	✓
OH	✓	☑	✓	☒	☑
OR	✓	☑	✓	☒	×
PA	✓	☑	×	☒	×
TX	✓	☑	×	☒	☑
VT	✓	☑	×	☒	✓
WA	✓	☑	✓	☒	×
WI	✓	☑	×	☒	×
MÉXICO	✓	☑	✓	☒	×

Leyende: × = No aplica ☒ = No aplica con excepciones
✓ = Aplica ☑ = Aplica con excepciones

	Vuelta derecha permitida en luz roja	Vuelta izquierda permitida en luz roja	Uso de auriculares permitidos	Envases alcólicos abiertos permitidos	Luces intermitentes permitidos
CANADÁ					
AB	✓	☑	✓	×	×
BC	✓	☑	✓	×	×
MB	✓	☑	×	×	☑
NB	✓	×	✓	×	×
NS	✓	☑	✓	☑	✓
ON	✓	☑	✓	×	×
QC	×	×	×	×	☑
SK	☑	×	✓	×	✓
ESTADOS-UNIDOS					
AR	✓	☑	✓	✓	☑
CA	✓	☑	×	×	☑
ID	✓	☑	✓	×	×
ME	✓	☑	✓	×	☑
MI	✓	☑	✓	×	✓
MN	✓	☑	×	×	☑
MT	✓	☑	✓	✓	☑
NH	✓	☑	✓	×	✓
NM	✓	☑	✓	×	☑
NY	☑	☑	☑	✓	×
ND	✓	☑	✓	×	✓
OH	✓	☑	×	×	✓
OR	✓	☑	✓	×	✓
PA	✓	☑	×	×	✓
TX	✓	☑	✓	✓	✓
VT	✓	×	✓	☑	✓
WA	✓	☑	×	×	✓
WI	✓	☑	✓	×	✓
MÉXICO	✓	☑	✓	✓	☑

	Banda ciudadana de emergencia (canal 9) monitorizado	Cantidad mínima de dano para reportar un accidente	Detectores de radar permitidas	Estacionamiento en carretera permitido
CANADÁ				
AB	✓	$1,000	✓	×
BC	×	$1,000	✓	×
MB	×	$1,000	×	×
NB	×	$1,000	×	☑
NS	×	$500	×	×
ON	✓	$700	×	☑
QC	✓	$500	×	×
SK	✓	$500	✓	☑
ESTADOS-UNIDOS				
AR	☑	$0	✓	×
CA	✓	$500	✓	×
ID	☑	$750	✓	×
ME	✓	$500	✓	×
MI	☑	$400	✓	×
MN	☑	$1,000	✓	☑
MT	☑	$400	✓	×
NH	✓	$1,000	✓	×
NM	☑	$500	✓	×
NY	✓	$1,000	☑	×
ND	☑	$1,000	×	×
OH	☑	$400	×	×
OR	✓	$500	×	×
PA	✓	$0	✓	×
TX	×	$500	✓	×
VT	×	$500	✓	×
WA	✓	$500	✓	×
WI	✓	$500	✓	☑
MÉXICO	×	$0	✓	☒

Leyende: × = No aplica ☒ = No aplica con excepciones
✓ = Aplica ☑ = Aplica con excepciones

Citizenship and Immigration Canada | Citoyenneté et Immigration Canada

Admission temporaire au Canada en vertu de l'Accord de Libre-Échange Nord-Américain

Guide à l'intention des hommes et des femmes d'affaires des États-Unis et du Mexique

© Ministre de Travaux publiques et Services gouvernementaux Canada, 1995

C&I-091-09-95F
Septembre 1995

TABLE DES MATIÈRES

Introduction

Section I : Qui peut être admis en vertu de l'ALÉNA

- Critères généraux

Section II : Quels avantages peut-on-tirer d'une admission en vertu de l'ALÉNA?

- Ce que l'ALÉNA prévoit
- Ce que l'ALÉNA ne prévoit pas

Section III : Quelles sont les catégories d'hommes et de femmes d'affaires?

- HOMMES ET FEMMES D'AFFAIRES EN VISITE
  - Qu'est-ce qu'un homme ou une femme d'affaires en visite?
  - Quelles sont les exigences qui s'appliquent aux hommes et aux femmes d'affairesen visite?
  - Combien de temps puis-je demeurer au Canada?
  - Quels documents d'immigration canadiens recevrai-je?
  - Quelles exigences particulières s'appliquent au personnel du service après-vente?
- PROFESSIONNELS
  - Qu'est-ce qu'un professionnel?
  - Quelles sont les exigences qui s'appliquent aux professionnels?
  - Combien de temps puis-je demeurer au Canada?
  - Quels documents d'immigration canadiens recevrai-je?
- PERSONNES MUTÉES À L'INTÉRIEUR D'UNE SOCIÉTÉ
  - Qu'est-ce qu'une personne mutée à l'intérieur d'une société?
  - Quelles sont les exigences qui s'appliquent à ces personnes?
  - Combien de temps puis-je demeurer au Canada?
  - Quels documents d'immigration canadiens recevrai-je?
- NÉGOCIANTS ET INVESTISSEURS
  - Qui sont les négociants et les investisseurs?
  - Comment puis-je demander le statut de négociant ou d'investisseur?
  - Quelles sont les exigences qui s'appliquent aux négociants?

- Conditions relatives à l'employeur
- Conditions relatives à l'employé
- Quelles sont les exigences qui s'appliquent aux investisseurs?
- Conditions relatives à l'employeur
- Combien de temps puis-je demeurer au Canada?
- Quels documents d'immigration canadiens recevrai-je?

Section IV : Où puis-je présenter une demande?

Section V : Renseignements utiles

- Interdiction relative à un emploi secondaire
- Conjoint et enfants
- Comment demander une prolongation de statut
- Différends syndicaux-patronaux

Section VI : Autres dispositions de l'ALÉNA qui concernent les voyageurs de commerce

- Échantillons commerciaux et imprimés publicitaires
- Admissions temporaires

Section VII : Où s'adresser pour obtenir de plus amples renseignements

Annexe A : Appendice 1603.A.1 de l'ALÉNA
(modifié pour inclure les notes interprétatives)

Annexe B : Appendice 1603.D.1 de l'ALÉNA
(modifié pour inclure les notes interprétatives)

Annexe C : Ambassades canadiennes et consulats qui offrent des services aux États-Unis et au Mexique dans le cadre de l'ALÉNA

Le présent guide n'a pas force de loi. Pour obtenir des renseignements d'ordre juridique plus précis, consulter le chapitre 16 de *l'Accord de libre-échange nord-américain*, la *Loi sur l'immigration* et le *Règlement sur l'immigration de 1978*.

Préparé par les Communications et les Programmes pour les immigrants, les visiteurs et les réfugiés
Citoyenneté et Immigration Canada

Aussi disponible en anglais et en espagnol [format Adobe® Acrobat, volume : 170 K]

Pour de plus amples renseignements, veuillez vous adresser au bureau d'immigration le plus près ou à une mission diplomatique canadienne à l'étranger

C&I-091-09-95F
Septembre 1995

INTRODUCTION

L'*Accord de libre-échange nord-américain* (ALÉNA) est un accord historique qui régit le plus important partenariat commercial trilatéral au monde. L'Accord vise à libéraliser les échanges entre le Canada, le Mexique et les États-Unis, de même qu'à éliminer graduellement les tarifs douaniers et autres obstacles aux échanges commerciaux. L'Accord ouvre les marchés des trois pays en veillant à ce que les lois qui seront adoptées ne créent pas de barrières commerciales.

On a reconnu que, pour assurer l'expansion du commerce, il faut permettre à certaines personnes d'entrer dans les autres pays signataires de l'Accord pour y mener des activités commerciales, y faire des investissements et offrir des services et des conseils professionnels. Les gouvernements du Canada, du Mexique et des États-Unis ont réciproquement convenu des critères d'admission. Ces critères sont établis dans le Chapitre 16 de l'ALÉNA intitulé **Admission temporaire des hommes et des femmes d'affaires**.

Le Chapitre 16 porte uniquement sur l'admission temporaire de certaines catégories d'hommes et de femmes d'affaires et ne concerne aucunement la résidence permanente. Il se veut un complément aux dispositions qui régissent déjà l'admission temporaire de travailleurs étrangers.

Voici les avantages que peuvent tirer les gens d'affaires de l'ALÉNA :

- accès plus facile pour les hommes et femmes d'affaires en visite pour une courte période sur le territoire d'une autre Partie à l'ALÉNA;
- restrictions moins sévères, pour certains hommes et femmes d'affaires, en ce qui concerne l'admission temporaire au marché du travail d'une autre Partie à l'ALÉNA;
- plus grande liberté pour fournir des services professionnels sur le territoire d'une autre partie à l'ALÉNA;
- plus grande souplesse en ce qui concerne la mutation de personnel de gestion et de supervision, et de personnes ayant des connaissances spécialisées, au siège social ou à une succursale d'une société, qui sont situés sur le territoire d'une autre Partie à l'ALÉNA;
- possibilité d'établir de nouvelles entreprises sur le territoire d'une autre Partie à l'ALÉNA;
- admission facilitée pour le personnel du service après-vente, conformément à un contrat de vente, une garantie ou un contrat d'entretien;
- traitement équitable des hommes et femmes d'affaires par toutes les Parties à l'ALÉNA.

Le présent guide vise à aider les hommes et les femmes d'affaires du Mexique et des États-Unis à comprendre les procédures d'admission temporaire au Canada en vertu de l'ALÉNA. Les « notes interprétatives » reflètent les ententes prises conjointement par les trois parties à l'ALÉNA en ce qui a trait à l'administration et à l'application des dispositions du Chapitre 16 de l'ALÉNA, de même que les méthodes administratives appliquées au Canada.
Les hommes et les femmes d'affaires, ainsi que toute autre personne qui désire immigrer au Canada ou s'y rendre en tant que visiteur, et qui ne sont pas touchés par les dispositions de l'ALÉNA, peuvent s'adresser à un consulat ou une ambassade du Canada [les ambassades et consulats situés aux États-Unis et au Mexique figurent à l'annexe C du présent document], un point d'entrée au Canada ou un bureau local d'immigration au Canada.

SECTION I : QUI PEUT ÊTRE ADMIS EN VERTU DE L'ALÉNA?

Si vous êtes citoyen américain ou mexicain et cherchez à être admis temporairement au Canada, pour y effectuer le commerce de biens, fournir des services ou faire des investissements, il y a de fortes possibilités que l'ALÉNA facilite votre admission. *[**Nota :** « citoyen américain » comprend les résidents du District de Columbia et de Porto Rico, mais ne comprend pas les résidents de Guam, du Commonwealth des Mariannes du Nord, des Samoa américaines et des îles Vierges américaines.]*

Critères généraux

Pour être admis au Canada en vertu de l'ALÉNA, il faut respecter quatre critères généraux :

Être citoyen américain ou mexicain.

> ***Note interprétative :***
>
> Un passeport valide est la meilleure preuve de citoyenneté. Les citoyens américains qui n'ont pas de passeport (il n'est pas requis dans leur cas pour être admis au Canada) peuvent présenter un certificat de citoyenneté ou un certificat de naissance (comme ce dernier n'est pas un document officiel, soyez prêt à présenter une autre pièce d'identité avec photo, par exemple un permis de conduire).

Vous n'êtes **pas** admissible en vertu de l'ALÉNA si :

- vous êtes résident permanent des États-Unis ou du Mexique, mais citoyen d'un pays qui ne fait pas partie de l'ALÉNA; ou
- vous travaillez aux États-Unis ou au Mexique en vertu d'un permis de travail, mais êtes citoyen d'un pays qui ne fait pas partie de l'ALÉNA.

Toutefois, vous pouvez toujours être admis au Canada selon le processus normal d'admission temporaire des travailleurs étrangers.

Correspondre à l'une des quatre catégories d'hommes ou femmes d'affaires définies dans l'ALÉNA, soit : hommes et femmes d'affaires en visite, professionnels, personnes mutées à l'intérieur d'une société, et négociants et investisseurs *[ces catégories sont expliquées dans la Section III]*.

Chercher à être admis de façon temporaire seulement.

L'admission temporaire signifie que vous n'avez pas l'intention de demeurer au Canada de façon permanente. Vous aurez alors un statut de « visiteur » au Canada. Si vous désirez vous établir de façon permanente, vous devez suivre la procédure normale d'immigration pour obtenir le statut de résident permanent et vous devez présenter votre demande de l'extérieur du Canada.

Respecter les exigences universelles en matière d'immigration, qui régissent l'admission temporaire au Canada.

N'oubliez pas que même si vous êtes couvert par l'ALÉNA, vous pouvez être assujetti à certaines dispositions de la *Loi sur l'immigration* et du Règlement y afférent. Par exemple, vous pouvez vous voir refuser l'admission en raison de votre état de santé ou si vous avez un casier judiciaire.

Selon le type d'emploi que vous occuperez, ou votre lieu de résidence au cours de la dernière année, on pourrait vous demander de subir un examen médical. Si vous désirez travailler dans le secteur des soins de santé, vous devrez passer un examen médical et obtenir une évaluation médicale satisfaisante avoir de pouvoir obtenir un permis de travail.

Si l'une ou l'autre des circonstances ci-dessus vous concerne (ou les membres de votre famille qui vous accompagnent), vous devriez communiquer avec une ambassade ou un consulat canadien avant de vous rendre au Canada.

N'oubliez pas que l'ALÉNA ne remplace pas les dispositions générales d'admission temporaire au Canada; il les complète. Lorsque vous présentez une demande d'admission au Canada, un agent d'immigration canadien décidera s'il est plus avantageux pour vous, en tant que client, d'être admis en vertu des dispositions générales qui s'appliquent aux travailleurs étrangers temporaires ou en vertu de l'ALÉNA. Quoi qu'il en soit, toutes les autres dispositions relatives à l'immigration au Canada s'appliquent en ce qui concerne les documents de voyage et les pièces d'identité, la protection de la santé et de la sécurité du public, et la sécurité nationale.

SECTION II : QUELS AVANTAGES PEUT-ON TIRER D'UNE ADMISSION EN VERTU DE L'ALÉNA?

Afin de reconnaître les avantages liés à l'admission en vertu de l'ALÉNA, il faut comprendre le processus habituel d'admission temporaire des travailleurs étrangers au Canada.

La plupart des travailleurs étrangers admis temporairement doivent obtenir un permis de travail pour travailler au Canada. De façon générale, ces permis ne sont émis que si l'agent d'immigration considère qu'aucun citoyen canadien ou résident permanent du Canada n'est en mesure d'accomplir le travail. Au Canada, ce processus est connu sous le nom de « processus de validation de l'offre d'emploi ». Il peut nécessiter plusieurs semaines, voire plusieurs mois, et prévoir l'obligation pour l'employeur potentiel au Canada de publier une offre d'emploi, de rencontrer tous les candidats qualifiés et de donner des motifs de refus valides avant qu'un permis soit accordé à un travailleur étranger. D'ordinaire, les demandes de permis de travail doivent être présentées à une ambassade ou à un consulat du Canada, plusieurs mois avant la date d'arrivée prévue.

Ce que l'ALÉNA prévoit

- l'ALÉNA assouplit les exigences relatives à l'admission temporaire des hommes et femmes d'affaires qui sont citoyens des États-Unis ou du Mexique et font le commerce de biens ou de services, ou encore effectuent des investissements;
- l'ALÉNA élimine la nécessité de valider une offre d'emploi pour tous les hommes et toutes les femmes d'affaires visées par l'Accord;
- dans le cas d'un homme ou d'une femme d'affaires en visite, l'ALÉNA élimine la nécessité d'obtenir un permis de travail;
- dans le cas des professionnels et des personnes mutées à l'intérieur d'une société, l'ALÉNA accélère le traitement de la demande et permet l'émission d'un permis de travail au point d'entrée.

Ce que l'ALÉNA ne prévoit pas

- l'ALÉNA ne facilite pas l'admission au Canada des personnes qui demandent le statut de résident permanent;
- l'ALÉNA n'a aucune incidence sur les exigences universelles, y compris celles qui concernent les passeports et les pièces d'identité, les examens médicaux et la sécurité;
- l'ALÉNA ne remplace pas les dispositions générales relatives aux travailleurs étrangers temporaires;
- l'ALÉNA n'élimine pas la nécessité, pour les travailleurs temporaires, de répondre aux exigences relatives aux permis ou à l'accréditation en ce qui concerne l'exercice d'une profession ou la prestation de services après-vente.

SECTION III : QUELLES SONT LES CATÉGORIES D'HOMMES ET DE FEMMES D'AFFAIRES?

Les hommes et femmes d'affaires visés par le Chapitre 16 de l'ALÉNA sont regroupés dans quatre catégories : **hommes et femmes d'affaires en visite; professionnels; personnes mutées à l'intérieur d'une société; négociants et investisseurs**. Veuillez lire attentivement les renseignements ci-après afin de déterminer si vous pouvez ou non être admis au Canada selon l'une de ces catégories :

Hommes et femmes d'affaires en visite

Qu'est-ce qu'un homme ou une femme d'affaires en visite?

Selon l'ALÉNA, un homme ou une femme d'affaires en visite est
« ...un homme ou une femme d'affaires qui désire exercer l'une des activités commerciales figurant à l'appendice 1603.A.1 et qui satisfait par ailleurs aux prescriptions existantes en matière d'immigration applicables à l'admission temporaire... »
[L'appendice 1603.A.1, qui a été modifié pour y inclure des notes interprétatives, figure à l'annexe A.]

Cette disposition vise à faciliter l'admission au Canada, pour une courte période, d'hommes et de femmes d'affaires en visite, et qui n'ont pas l'intention de s'intégrer au sein du marché du travail au Canada. Si vous désirez travailler pour un employeur canadien, ou en vertu d'un contrat passé avec une société canadienne, vous n'êtes pas un homme ou une femme d'affaires en visite et devez présenter une demande en vertu d'autres dispositions de l'ALÉNA ou en vertu des dispositions générales qui s'appliquent aux travailleurs étrangers admis temporairement.

Les hommes et femmes d'affaires en visite peuvent mener leurs activités commerciales sans permis de travail.

Quelles sont les exigences qui s'appliquent aux hommes et aux femmes d'affaires en visite?

Vous pouvez être considéré(e) comme un **homme** ou une **femme d'affaires en visite** si vous répondez non seulement aux exigences générales décrites à la Section I, mais également aux critères suivants :

. vous pouvez fournir une preuve *[p. ex., une lettre d'attestation de votre employeur]* que vous avez l'intention d'entreprendre une activité commerciale décrite dans l'appendice 1603.A.1 de l'ALÉNA *[voir l'annexe A]*, preuve qui décrit également l'objectif de la visite;

a. vous pouvez fournir une preuve *[p. ex., une lettre d'attestation de votre employeur]* que l'activité commerciale projetée est de nature internationale et que vous ne cherchez pas à vous intégrer au sein du marché du travail au Canada, en établissant que

    . la principale source de rémunération de l'activité commerciale projetée se situe à l'extérieur du Canada;

    i. votre siège principal d'activité et le lieu où vous réalisez effectivement vos bénéfices, du moins pour l'essentiel, demeurent à l'extérieur du Canada.

. si vous rentrez dans la catégorie des «professionnels» décrite à l'appendice 1603.D.1 *[voir l'annexe B]*, vous pouvez être admis en vertu des dispositions relatives aux services généraux prévues pour la catégorie des hommes et femmes d'affaires en visite. Vous devez être en mesure d'établir que vous répondez aux exigences prescrites à l'appendice 1603.D.1 en ce qui concerne les études minimales requises et les autres titres acceptés.

[Vous pouvez remplir cette exigence en présentant une lettre de votre employeur ou un affidavit attestant vos compétences, ou en fournissant une copie de votre permis, attestation, accréditation ou certificat professionnel.]

a. si vous cherchez à être admis en vertu des dispositions relatives au service après-vente (catégorie hommes et femmes d'affaires en visite), vous **devez** fournir des copies de l'original des contrats de vente, des garanties ou des contrats d'entretien, de même que de toute prolongation desdits documents *[pour obtenir de plus amples renseignements au sujet du service après-vente, consultez la rubrique **Quelle exigences particulières s'appliquent au personnel du service après-vente** ci après]*.

Combien de temps puis-je demeurer au Canada?

La plupart des hommes et femmes d'affaires en visite sont admis pour une période maximale de six mois. La durée du séjour du personnel du service après-vente est généralement fonction du temps qu'il faut pour honorer un contrat de vente, une garantie ou un contrat d'entretien.

Quels documents d'immigration canadiens recevrai-je?

De façon générale, on ne remet aucun document d'immigration aux hommes et femmes d'affaires en visite. Puisque ces personnes ne cherchent pas à s'intégrer au sein du marché du travail canadien, elles n'ont **pas** besoin de permis de travail. Si votre admission est assortie de conditions, on vous remettra une Fiche du visiteur.

Si vous savez que vous vous rendrez régulièrement au Canada pendant une certaine période et que le motif de la visite est toujours le même (p. ex., pour consulter un client au sujet d'un projet), lors de votre arrivée au point d'entrée, vous pourrez demander qu'on vous remette une Fiche du visiteur afin de faciliter votre admission au Canada lors de vos séjours subséquents. C'est l'agent d'immigration qui décide d'émettre ou non une Fiche du visiteur. Vous n'aurez aucuns frais à débourser pour obtenir cette fiche.

Si vous êtes admis en vertu des dispositions relatives au service après-vente (catégorie des hommes et femmes d'affaires en visite) et si le travail nécessite plus de deux jours, on vous remettra automatiquement une Fiche du visiteur.

Quelles exigences particulières s'appliquent au personnel du service après-vente?

Vous pouvez être admissible en vertu des dispositions relatives au service après-vente (catégorie des hommes et femmes d'affaires en visite) si vous répondez non seulement aux exigences générales décrites à la Section I, mais également aux critères suivants :

. vous entrez au Canada pour

installer;
réparer;
assurer le service;
superviser les activités susmentionnées;
former les travailleurs qui assureront le service

conformément à une garantie ou à un contrat d'entretien lié à la vente de machinerie ou d'équipement (y compris les logiciels), pendant la durée de la garantie ou du contrat d'entretien;

a. la machinerie ou l'équipement doit être utilisé à des fins commerciales ou industrielles (et non domestiques ou personnelles) et doit être acheté d'une entreprise située à l'extérieur du Canada;

b. les travaux que vous effectuerez nécessitent des connaissances spécialisées *[voir la note interprétative 4a) ci-après]*;

c. vous êtes en mesure de fournir **des copies de l'original des contrats de vente, des garanties et des contrats d'entretien**, y compris toute prolongation, qui justifient clairement l'objectif de la visite.

Notes interprétatives :

1. La garantie ou autre contrat d'entretien doit être lié à la vente de machinerie ou d'équipement, y compris de logiciels, ou en constituer un élément. Cela ne veut toutefois pas dire que la garantie ou le contrat d'entretien doive porter la même date que le contrat de vente. Il peut être normal, particulièrement dans le cas de service par des tiers *[voir la note interprétative 5 ci-après]*, qu'un certain nombre de mois s'écoulent avant que l'entreprise se chargeant de l'installation ou de l'entretien soit identifiée et retenue en sous-traitance.

2. La durée de la garantie ou du contrat d'entretien initial peut être prolongée, à condition que le contrat de vente ou la garantie ou le contrat d'entretien initial renferme une clause autorisant cette prolongation. Le service après-vente continue donc d'être lié à la vente originale d'équipement commercial ou industriel, ou de logiciels.

Le personnel du service après-vente est immédiatement adressé au secteur d'examen secondaire de l'Immigration. Il s'agit d'une procédure normale qui ne signifie nullement qu'il y a un problème.

Notes interprétatives :

1. ***Qu'entend-on par service après-vente?***

2. Le service après-vente comprend l'installation, la réparation ou l'entretien périodique de la machinerie ou de l'équipement commercial ou industriel ou des logiciels.

3. L'installation comprend **seulement le montage et la mise à l'essai** de la machinerie ou de l'équipement commercial ou industriel ou des logiciels. **Elle ne comprend pas l'exploitation de la machinerie ou de l'équipement commercial ou industriel ou des logiciels à des fins de production.**

. ***Qui est autorisé à entrer au Canada pour assurer le service après-vente?***

1. Une personne qui demande l'autorisation d'entrer doit le faire pour **installer, réparer ou entretenir** de la machinerie ou de l'équipement commercial ou industriel ou des logiciels. **L'autorisation de séjour ne sera toutefois pas accordée à une personne qui effectuera des travaux pratiques de construction (voir la note interprétative 3 ci-après).**

2. Une personne qui demande l'autorisation d'entrer peut le faire pour **former ou superviser** des travailleurs qui se chargeront des travaux d'installation, de réparation ou d'entretien, y compris les travaux de construction.

3. La formation et la supervision peuvent à l'occasion comprendre des démonstrations, dans la mesure où ces dernières ne visent pas à réaliser

ou à compléter des installations ou des activités de service, ou une partie de celles-ci, ou à exploiter de la machinerie ou de l'équipement.

Qui n'est pas autorisé à entrer au Canada pour assurer le service après-vente?

Nonobstant les clauses des contrats de vente, de garantie ou d'entretien qui exigent que ce soit les employés du vendeur qui s'occupent de l'installation et de l'entretien, ces personnes ne seront pas admises au Canada si elles doivent exécuter des **travaux pratiques de construction**. (On ne considère pas que les travaux pratiques de construction nécessitent des compétences spécialisées. Voir ci-dessous.)

1. Les travaux de construction comprennent l'installation, l'entretien et la réparation :
   - des services publics;
   - de toute partie de la charpente d'un bâtiment ou d'une structure;
   - de la machinerie, de l'équipement ou de structures dans un bâtiment.

2. Les travaux de construction comprennent les activités normalement exécutées par les personnes suivantes sans toutefois y être limitées : manoeuvres; monteurs de machinerie; poseurs d'isolant thermique et frigorifique; briqueteurs; charpentiers et menuisiers; ouvriers en électricité; mécaniciens-opérateurs (comprend les opérateurs de machinerie lourde); constructeurs d'ascenseurs; tôliers; camionneurs; chaudronniers; peintres résidentiels, commerciaux ou industriels (y compris l'application de toutes les couches de protection, quelle que soit la façon dont elles sont appliquées); métallurgistes (ponts, charpentes d'acier, fer ornemental); plombiers et tuyauteurs; couvreurs; plâtriers et maçons.

3. Les travaux de construction visent notamment : les chaînes de montage; les convoyeurs et systèmes à courroie; les ponts roulants; les installations de chauffage, de refroidissement, de ventilation ou d'évacuation; les ascenseurs et escaliers roulants; les chaudières et turbines; le démontage ou la démolition de machinerie ou d'équipement commercial ou industriel, sur place ou en usine.

4. De même, les requérants qui demandent l'admission pour des travaux de préparation du chantier, de branchement aux services publics (par ex., électricité, gaz, eau) et de raccordement de la machinerie ou de l'équipement commercial ou industriel à ces services ne sont pas visés par cette disposition.

Quelles exigences un requérant qui demande à être admis au Canada pour offrir le service après-vente doit-il respecter?

1. Le requérant doit posséder des **compétences spécialisées** essentielles

à l'exécution des obligations contractuelles du vendeur.

Par « compétences spécialisées », on entend des connaissances très poussées qui ne peuvent être transmises qu'à une personne déjà qualifiée lors d'une formation exhaustive. [Il est toutefois important de noter que malgré que ce terme (compétences spécialisées) soit défini dans la catégorie « Personne mutée à l'intérieur d'une société », la définition diffère pour chacune des rubriques.]

Pour déterminer si le requérant possède les compétences nécessaires, l'agent d'immigration tiendra compte de ce qui suit :

- le niveau de qualification et(ou) de connaissances nécessaire pour effectuer la tâche prévue au Canada (les services à fournir **doivent** nécessiter des compétences spécialisées);
- le requérant possède des compétences ou des connaissances de niveau supérieur, comme en témoigne un diplôme ou un grade postsecondaire, ou un certificat d'autorisation ou d'agrément décerné par un organisme compétent;
- le requérant a suivi, dans un établissement de formation ou en cours d'emploi, un programme officiel de formation additionnelle essentielle pour offrir le service;

1. le requérant doit travailler dans une entreprise établie aux États-Unis ou au Mexique;

2. les activités que le requérant se propose d'entreprendre au Canada doivent être clairement prévues dans le contrat de vente, de garantie ou d'entretien.

Qu'entend-on par « service par un tiers »?

1. Il s'agit du cas d'un vendeur situé aux États-Unis ou au Mexique ou **dans un autre pays** qui donne en sous-traitance le service après-vente à une autre entreprise (un tiers). Le tiers doit être établi aux États-Unis ou au Mexique.

2. Le contrat de vente doit stipuler clairement que c'est un tiers qui se chargera de l'installation, de l'exécution de la garantie ou des travaux d'entretien. À défaut de pareille clause, rien ne prouve que le service par un tiers est lié à la vente.

Quelles sont les exigences qui s'appliquent à la machinerie, à l'équipement ou aux logiciels?

1. La machinerie, l'équipement ou les logiciels doivent avoir été produits à l'extérieur du Canada.

2. Le service après-vente doit concerner la machinerie, l'équipement ou les logiciels qui sont utilisés dans un contexte commercial ou industriel. Les biens ou appareils ménagers ou personnels sont exclus

3. La machinerie ou l'équipement commercial ou industriel ou les logiciels* doivent avoir été achetés d'une entreprise située à l'extérieur du Canada. [*Lorsqu'il s'agit de logiciels, « achat » inclut un accord d'autorisation.] En règle générale, la machinerie, l'équipement ou les logiciels sont achetés au moyen d'une transaction directe de vente entre le fabricant ou le distributeur à l'étranger et l'utilisateur final au Canada. Les contrats de crédit-bail ou de location ne sont pas visés par la disposition relative au service après-vente.

Il existe cependant deux autres genres de transactions selon lesquelles la machinerie, l'équipement ou les logiciels peuvent être livrés au Canada et être visés par la disposition relative au service après-vente :

4. une transaction de vente entre le fabricant ou le distributeur à l'étranger et une filiale au Canada (par ex. société mère et société affiliée), qui, à son tour vend ou loue la marchandise à l'utilisateur final; ou

5. une transaction de vente entre le fabricant ou le distributeur à l'étranger et un distributeur sans lien au Canada qui, à son tour, vend ou loue la marchandise à l'utilisateur final.

Dans de tels cas, il se peut que l'entreprise canadienne qui effectue la vente ou la location à l'utilisateur final ne soit pas en mesure de faire l'installation ou d'honorer la garantie et qu'elle compte sur l'entreprise établie aux États-Unis ou au Mexique pour ce faire.

L'ALÉNA modifie-t-il les exigences en matière d'autorisation ou d'accréditation auxquelles doivent satisfaire les personnes qui assurent l'installation ou l'entretien?

Non. S'il existe des règles municipales, régionales ou provinciales ou d'autres règles fédérales régissant l'installation, la réparation et l'entretien de machinerie ou d'équipement commercial ou industriel, ou de logiciels, l'ALÉNA ne dispense nullement une personne entrant au Canada en vue d'assurer ou de superviser le service de s'y conformer.

Professionnels

Qu'est-ce qu'un professionnel?

Selon l'ALÉNA, un **professionnel** est
« ...un homme ou une femme d'affaires qui désire exercer des activités commerciales dans l'une des professions établies à l'appendice 1603.D.1 et qui satisfait par ailleurs aux prescriptions existantes en matière d'immigration applicables à l'admission temporaire... ».
[L'appendice 1603.D.1, modifié en vue d'y inclure les notes interprétatives, figure àl'annexe B.]

Les professionnels ne sont pas assujettis au processus de validation d'offre d'emploi; ils doivent toutefois se procurer un permis de travail.

Quelles sont les exigences qui s'appliquent aux professionnels?

Vous pouvez demander un permis de travail à titre de **professionnel** si vous respectez les exigences générales décrites à la Section 1, de même que les critères suivants :

. vous désirez exercer une profession figurant dans l'appendice 1603.D.1 de l'ALÉNA *[voir l'annexe B]*

[Vous pouvez répondre à cette exigence en fournissant une lettre d'attestation de votre employeur.]

a. vous avez les compétences nécessaires pour exercer cette profession

[Les études minimales requises et les autres titres acceptés figurent à l'appendice 1603.D.1 - voir l'annexe B.]

[Vous pouvez répondre à cette exigence en fournissant une lettre de votre employeur ou un affidavit attestant vos compétences, ou en fournissant une copie de votre permis, attestation, accréditation ou certificat professionnel.]

b. vous avez déjà trouvé du travail dans une entreprise canadienne dans un domaine qui correspond à vos compétences.

[Vous pouvez répondre à cette exigence en fournissant une copie d'un contrat dûment signé passé avec une entreprise canadienne, ou la preuve qu'une entreprise canadienne vous a fait une offre d'emploi, que vous avez acceptée. Les documents fournis devraient contenir les renseignements suivants :

- o le ou les employeurs envisagés au Canada;
- o la profession (y compris le titre du poste et les fonctions) pour laquelle vous sollicitez l'autorisation de séjour;
- o l'objet du séjour;
- o la durée prévue du séjour;
- o les études ou encore les qualifications professionnelles nécessaires à l'accomplissement du travail;
- o les dispositions prises relativement à la rémunération pour les services à fournir.]

Notes interprétatives :

0. L'entente contractuelle visant à assurer des services professionnels peut se faire par le truchement

   - de relations de travail avec une entreprise canadienne;
   - d'un contrat signé entre un homme ou une femme d'affaires et une entreprise canadienne;
   - d'un contrat signé entre l'employeur, américain ou mexicain, de l'homme ou de la femme d'affaires et une entreprise canadienne.

   Une « entreprise canadienne » s'entend d'un particulier ou d'une société.
   Les professionnels peuvent travailler en vertu de plus d'un contrat à la fois, à

condition que tous les employeurs soient mentionnés sur le permis de travail.

0. Les hommes et femmes d'affaires des États-Unis et du Mexique ne seront autorisés à séjourner au Canada que pour exécuter des services déjà prévus. Un homme ou une femme d'affaires qui cherche à ouvrir au Canada un bureau professionnel où il ou elle sera employé(e) à titre de professionnel(le) pourrait envisager de présenter une demande d'admission au titre de la catégorie des négociants et investisseurs.

1. Un homme ou une femme d'affaires ne peut être considéré(e) comme professionnel(le) que s'il(elle) veut être admis(e) pour fournir des services professionnels dans son champ de compétence. [Par exemple, un comptable doit venir fournir des services de comptabilité, non des services de tenue de livres (ces derniers ne constituent pas des services professionnels). De même, un ingénieur doit venir fournir des services d'ingénierie, et non pour gérer une entreprise de transformation du tabac].

2. Les études minimales requises et autres titres acceptés qui figurent à l'appendice 1603.D.1 [voir l'annexe B] concernent **uniquement** l'admission sur le territoire d'un pays signataire de l'ALÉNA. [Aux fins d'admission, les baccalauréats ou licenciatura obtenus d'un pays qui ne fait pas partie de l'ALÉNA sont acceptables; les diplômes et degrés d'études postsecondaires obtenus d'un établissement d'enseignement situé à l'extérieur des pays signataires de l'ALÉNA ne sont pas acceptables.]

3. Avant de commencer à travailler, les personnes qui sont admises au Canada à titre de professionnels doivent obtenir les permis, attestations, certificats ou accréditations nécessaires à l'exercice de leur profession au Canada.

   Exception : Les infirmiers/infirmières diplômé(e)s doivent avoir obtenu un permis d'exercice provincial **avant** de pouvoir être admis(es) à titre de professionnel(le)s. Par contre, les séjours de courte durée seront facilités pour les personnes qui peuvent prouver qu'elles ont entrepris les démarches en vue d'obtenir un permis, afin de les aider à franchir les étapes nécessaires. Si ces personnes obtiennent un permis, elles pourront ensuite demander le statut de professionnel.

Combien de temps puis-je demeurer au Canada?

Aucune limite n'a été fixée quant à la durée du séjour des professionnels au Canada. Un séjour temporaire peut être prolongé pour autant que la situation demeure temporaire.

Quels documents d'immigration canadiens recevrai-je?

Si vous êtes admis dans cette catégorie, on vous remettra un permis de travail. Le permis de travail émis au moment de l'admission est valide pour une période maximale d'un an. Des prolongations peuvent être accordées (à raison d'un an à la fois), au gré de l'agent d'immigration.

Personnes mutées à l'intérieur d'une société

Qu'est-ce qu'une personne mutée à l'intérieur d'une société?

Selon l'ALÉNA, une personne mutée à l'intérieur d'une société est
« ...un homme ou une femme d'affaires qui est à l'emploi d'une entreprise et qui désire assurer des services à cette entreprise ou à l'une de ses filiales ou sociétés affiliées, en qualité de gestionnaire ou de directeur ou à un poste exigeant des connaissances spécialisées, à condition que cet homme ou cette

femme d'affaires satisfasse par ailleurs aux prescriptions existantes en matière d'immigration applicables à l'admission temporaire. »

Les personnes mutées à l'intérieur d'une société ne sont pas assujetties au processus de validation d'offre d'emploi, mais doivent se procurer un permis de travail.

Notes interprétatives :

Aux fins de cette catégorie :

« ***société affiliée*** » s'entend de

- l'une de deux filiales détenues et contrôlées par une seule société mère ou une seule personne, ou
- l'une de deux entités légales détenues et contrôlées par le même groupe de personnes, chacune d'entre elles détenant et contrôlant environ la même part ou partie de chaque entreprise;

« ***succursale*** » s'entend d'une division ou d'un bureau en exploitation appartenant à une entreprise, qui est logé dans un autre endroit;
« ***société mère*** » s'entend d'une entreprise, d'une société ou d'une autre entité légale qui a des filiales;
« ***filiale*** » s'entend d'une entreprise, d'une société ou d'une autre entité légale dont la société mère détient :

- directement ou indirectement, la moitié ou plus de la moitié des parts et ainsi la contrôle; ou
- directement ou indirectement, 50 % des parts d'une entreprise conjointe 50-50, ainsi qu'un contrôle et un droit de veto correspondants, au sein de l'organisation; ou
- directement ou indirectement, moins de la moitié des parts de l'organisation, mais, en fait, la contrôle.

« ***faire affaires*** » s'entend de la fourniture régulière, systématique et continue de biens ou de services par une société mère, une succursale, une filiale, ou une société affiliée, au Canada, aux États-Unis ou au Mexique, selon le cas, mais ne comprend pas la simple présence d'un agent ou d'un bureau au Canada, aux États-Unis ou au Mexique. (Ainsi, il y aurait des entreprises commerciales qui « font affaires » tant au Canada que dans le pays du propriétaire de l'entreprise, c'est-à-dire aux États-Unis ou au Mexique.)
« ***qualité de cadre de direction*** » s'entend d'une affectation où l'employé :

- dirige l'organisation elle-même ou une composante ou fonction importante de celle-ci;
- fixe les objectifs et établit les politiques de l'organisation, d'une composante ou d'une fonction;
- exerce un grand pouvoir discrétionnaire dans la prise de décisions;
- fait l'objet de supervision ou de direction de nature générale de la part de cadres supérieurs, du conseil d'administration ou d'actionnaires de l'entreprise.

« ***qualité de gestionnaire*** » s'entend d'une affectation où l'employé :

- gère l'organisation, ou un département, une subdivision, une fonction ou une

composante de celle-ci;

- supervise et contrôle le travail d'autres employés (superviseurs, professionnels ou gestionnaires) ou gère une fonction essentielle, un département ou une subdivision de l'organisation;
- a le pouvoir d'embaucher et de licencier ou de recommander ces gestes et d'autres mesures en matière de ressources humaines (comme la promotion et l'autorisation de congés); lorsqu'il ne supervise directement aucun autre employé, il exerce des fonctions de niveau supérieur dans la hiérarchie de l'organisation ou par rapport à la fonction qu'il gère;
- exerce un pouvoir discrétionnaire sur les opérations courantes de l'activité ou de la fonction dont il est chargé.

« ***connaissances spécialisées*** » s'entend des connaissances spécialisées que possèdent la personne concernant le produit, le service, la recherche, l'équipement, les techniques, la gestion ou d'autres aspects de l'entreprise canadienne ainsi que leurs applications au sein des marchés internationaux, ou d'un niveau élevé de connaissances ou de compétences relatives aux processus et aux procédures de l'organisation. [Il importe de souligner que même si l'expression « connaissances spécialisées » est utilisée dans les dispositions touchant les services après-vente de l'annexe A.1, la définition diffère pour chacune des rubriques.]

Quelles sont les exigences qui s'appliquent aux personnes mutées à l'intérieur d'une société?

Vous pouvez demander un permis de travail à titre de **personne mutée à l'intérieur d'une société** si vous répondez non seulement aux exigences générales décrites à la Section 1, mais également aux critères suivants :

- vous êtes en mesure de fournir une lettre ou un affidavit de votre employeur américain ou mexicain, qui contient :
  - une attestation selon laquelle vous avez travaillé pour l'entreprise pendant un an au moins au cours de la période de trois ans précédant la date de votre demande d'admission;
  - le but précis du séjour au Canada et les détails du poste visé;
  - une description détaillée de votre poste actuel, ainsi que votre titre et votre rang dans l'entreprise, confirmant que vous avez accompli un travail semblable pour votre employeur américain ou mexicain;
  - dans le cas d'une personne devant occuper un poste exigeant des connaissances spécialisées, la preuve
    - que vous possédez lesdites connaissances;
    - que ces connaissances sont exigées pour l'emploi proposé au Canada;
  - la durée de l'emploi temporaire;
  - une description claire et exhaustive des liens entre l'entreprise au Canada et celle aux États-Unis ou au Mexique.

Combien de temps puis-je demeurer au Canada?

La durée totale du séjour d'une personne qui occupe un poste de **direction** ou de **gestion** ne peut excéder sept ans. La durée totale du séjour d'une personne qui occupe un poste nécessitant des **connaissances spécialisées** ne doit pas excéder **cinq** ans.

Quels documents d'immigration canadiens recevrai-je?

Si vous êtes admis dans cette catégorie, on vous remettra un permis de travail. Le permis de travail émis au moment de l'admission est valide pour une période maximale d'un an. Des prolongations peuvent être accordées (à raison d'un maximum de deux ans à la fois), au gré de l'agent d'immigration.

Négociants et investisseurs

Qui sont les négociants et les investisseurs?

Selon l'ALÉNA, un **négociant ou un investisseur** est
« un homme ou une femme d'affaires

. qui désire, en qualité de superviseur ou de directeur ou pour l'exercice de fonctions exigeant des capacités essentielles, mener un important commerce de produits ou de services principalement entre le territoire de la Partie dont il ou elle est citoyen et le territoire de la Partie visée par la demande d'admission, ou

a. qui désire, en qualité de superviseur ou de directeur ou pour l'exercice de fonctions exigeant des compétences essentielles, établir, développer ou administrer un investissement ou fournir des conseils ou des services techniques essentiels à l'exploitation d'un investissement, au titre duquel il ou elle ou son entreprise a engagé, ou est en train d'engager, une somme importante,

s'il ou elle satisfait par ailleurs aux prescriptions existantes en matière d'immigration applicables à l'admission temporaire. »

Les négociants peuvent mener des activités commerciales en leur propre nom ou à titre d'agent au nom d'une autre personne ou d'une entreprise qui mène principalement des activités commerciales entre le Canada et le pays où réside l'homme ou la femme d'affaires (c.-à-d. les États-Unis ou le Mexique). On peut obtenir le statut de négociant **ou** d'investisseur, mais pas les deux.

Les négociants et investisseurs ne sont pas assujettis au processus de validation de l'offre d'emploi, mais doivent se procurer un permis de travail.

Notes interprétatives :

1. Le terme « commerce » s'entend de l'échange, de l'achat ou de la vente de produits ou services. Les produits sont des articles ou des marchandises palpables ayant une valeur intrinsèque, à l'exception de l'argent, des titres et des effets négociables. Les services sont des activités économiques dont les résultats ne sont pas des produits matériels. Au nombre de ces activités figurent les services bancaires internationaux, les assurances, le transport, les communications et le traitement des données, la publicité, la comptabilité, la conception et l'ingénierie, les services de conseils en gestion d'entreprise et le tourisme.

2. L'« importance du commerce » est fonction du **volume** du commerce mené de même que de la **valeur monétaire** des opérations. La preuve de nombreuses opérations, même si elles sont toutes de faible valeur, peut être une indication que

l'**obligation de mener** un commerce international est respectée.

3. Plus de 50 p. 100 du volume total du commerce mené au Canada par la succursale canadienne de l'entreprise doit l'être entre le Canada et les États-Unis ou le Mexique. (Nota : Il n'est pas nécessaire que les fonctions de l'employé américain ou mexicain de la succursale soient ainsi réparties.)

4. La fonction de supervision ou de direction est un élément **principal** et **fondamental** du poste. Le **superviseur** est un gestionnaire dont les responsabilités fondamentales consistent à diriger, surveiller et conseiller des employés subalternes et qui ne participe pas généralement à l'exécution des activités. Le **directeur** occupe un poste clef dans l'organisation et a un pouvoir décisionnel important.

5. Les indications de la fonction de supervision ou de direction sont : le degré de contrôle et de responsabilité sur les opérations, le rang hiérarchique, les tâches, le nombre et le niveau de compétence des employés subalternes faisant l'objet d'une surveillance directe, le niveau de rémunération et l'expérience acquise à titre de directeur ou de superviseur.

6. Les compétences ou services essentiels dont il s'agit sont des qualifications qui sont **absolument nécessaires pour garantir l'efficacité des opérations canadiennes de l'entreprise** et que n'a pas le travailleur spécialisé ordinaire. Il n'existe aucune exigence selon laquelle un employé « essentiel » doit avoir une expérience de travail pour l'entreprise en question, sauf si les compétences nécessaires ne peuvent être obtenues que dans le cadre d'un tel emploi.

   Deux **exceptions** s'appliquent au critère lié aux « compétences essentielles » :

   1. ***en ce qui concerne les techniciens ayant reçu une formation poussée*** :
      Le technicien ayant reçu une formation poussée ou le technicien spécialement qualifié employé par une entreprise **pour former ou superviser** le personnel préposé àla fabrication, à l'entretien et à la réparation peut se voir accorder le statut de négociant ou investisseur même s'il doit accomplir des tâches qui ne répondent pas entièrement au critère susmentionné, à condition que l'entreprise ne puisse obtenir les mêmes services d'un technicien canadien qualifié.

      La « formation poussée » est l'élément qui importe. Par exemple, le technicien qualifié qui vient réparer, en application d'une garantie, des produits délicats et compliqués vendus dans le cadre d'échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis ou le Mexique peut se voir accorder le statut de négociant si l'entreprise qui l'emploie établit qu'elle ne peut obtenir les mêmes services d'un technicien canadien qualifié. Il y a lieu d'espérer que l'entreprise au Canada verra, dans un délai raisonnable, à trouver et à former des techniciens canadiens hautement spécialisés.

   2. ***en ce qui concerne les nouvelles entreprises (statut d'investisseur seulement)*** :

Le statut d'investisseur peut être accordé à un employé qui n'a pas les compétences essentielles lorsque ses services sont requis pour lancer la nouvelle entreprise.

L'entreprise et l'employé doivent montrer que le besoin est fondé sur la connaissance de ce dernier des opérations de l'entreprise aux États-Unis ou au Mexique.

Cette disposition s'applique habituellement à une entreprise établie aux États-Unis ou au Mexique qui désire recourir à des employés spécialisés américains ou mexicains aux premières étapes d'un investissement au Canada. Cette procédure vise à aider les nouvelles entreprises à s'établir et à leur accorder un délai raisonnable pour former des Canadiens aux postes qui n'exigent pas de compétences essentielles. Normalement, le statut d'investisseur ne sera pas accordé pour une période de plus d'un an.

Comment puis-je demander le statut de négociant ou d'investisseur?

Pour présenter une demande de statut de négociant ou d'investisseur, vous devez être en mesure de fournir des détails sur vos activités commerciales ou sur vos investissements actuels ou prévus. Pour ce faire, vous devez remplir la Demande de statut de négociant ou d'investisseur (IMM 5321), que vous pouvez vous procurer dans une ambassade ou un consulat canadien, ou dans un bureau d'Immigration Canada.

Dans le cadre de ce processus, on vous demandera d'établir que l'entreprise au Canada est de « nationalité » américaine ou mexicaine.

Note interprétative :

Pour que la nationalité des États-Unis ou du Mexique soit reconnue, la personne physique ou morale qui détient au moins 50 pour 100 du capital-actions de l'entreprise doit avoir la citoyenneté des États-Unis ou du Mexique. Les entreprises conjointes sont limitées à deux parties. Le lieu de constitution d'une entreprise n'est pas une indication de sa nationalité. Dans les cas où il s'agit d'une société mère et de filiales, c'est la nationalité de l'entité établie au Canada qui est déterminante.

Une lettre dans laquelle un secrétaire ou un avocat de l'entreprise fait état de la nationalité de l'entreprise pourra servir à établir la nationalité.

Si vous ne savez pas exactement si vous êtes négociant ou investisseur, vous pouvez présenter une demande pour les deux catégories. Toutefois, rappelez-vous que vous ne pouvez obtenir que le statut de négociant **ou** d'investisseur, pas les deux.

Vous devez par la suite remettre la demande à l'ambassade ou au consulat canadien des États-Unis, du Mexique *[voir l'annexe C]*, ou de tout autre pays. Un agent des visas étudiera les renseignements fournis; vous pouvez par la suite être convoqué à une entrevue pour fournir plus de renseignements. En raison du temps nécessaire à l'examen des demandes avant de rendre une décision, les demandes doivent être présentées à l'avance; elles ne sont pas acceptées aux points d'entrée canadiens.

Quelles sont les exigences qui s'appliquent aux négociants?

Vous pouvez être admissible au statut de **négociant** si vous répondez aux exigences générales décrites à la Section 1, ainsi qu'aux critères suivants :

. l'entreprise au Canada est de « nationalité » américaine ou mexicaine *[voir ci-dessus la note interprétative sur la nationalité]*;

a. votre principale activité au Canada consistera à faire surtout le commerce de biens ou de services, principalement entre le Canada et les États-Unis ou le Mexique;

b. vous exercerez au Canada des fonctions de direction ou de supervision ou qui nécessiteront des compétences essentielles.

Vous pouvez également être admissible au statut de **négociant** si vous répondez aux exigences générales décrites à la Section 1, ainsi qu'aux critères suivants :

. vous travaillez pour une personne qui détient déjà le statut de négociant au Canada;

a. vous et votre employeur canadien répondez aux critères suivants :

Conditions relatives à l'employeur : L'employeur éventuel au Canada doit être un citoyen des États-Unis ou du Mexique qui a le **statut de négociant au Canada**. Le citoyen des États-Unis ou du Mexique qui est un résident permanent du Canada ne peut faire venir un employé en qualité de négociant.

Si l'employeur éventuel est une société ou autre organisation commerciale, les propriétaires doivent être en majorité des citoyens des États-Unis ou du Mexique qui, s'ils ne résident pas aux États-Unis ou au Mexique, ont le **statut de négociant au Canada**. Il ne peut être tenu compte des actions d'une société ou d'autres organisations commerciales que détient un citoyen des États-Unis ou du Mexique qui a le statut de résident permanent du Canada pour déterminer la participation majoritaire des propriétaires.

Conditions relatives à l'employé : L'employé des États-Unis ou du Mexique d'une personne ou entreprise ayant le statut de négociant peut se voir accorder ce statut si ses tâches seront celles d'un directeur ou d'un superviseur ou, l'employé a des qualités spéciales qui rendent les services à fournir essentiels à la bonne marche de l'entreprise. *[Voir les notes interprétatives 4, 5 et 6.]*

Quelles sont les exigences qui s'appliquent aux investisseurs?

Vous pouvez être admissible au statut **d'investisseur** si vous répondez aux exigences générales décrites à la Section I, ainsi qu'aux critères suivants :

. l'entreprise au Canada est de « nationalité » américaine ou mexicaine *[voir la note interprétative sur la nationalité à la page 19]*;

a. vous sollicitez l'admission temporaire au Canada dans le seul but d'y développer et diriger les opérations d'une entreprise dans laquelle vous avez investi, ou êtes en train d'investir, une somme importante.

Notes interprétatives :

1. Pour satisfaire au critère énoncé en b), le demandeur doit avoir une participation majoritaire dans l'entreprise.

2. La notion d'investissement englobe l'idée d'engager des fonds ou autres biens en acceptant un risque au sens commercial dans l'espoir d'en tirer un profit ou un revenu. Le statut d'investisseur ne pourrait donc être accordé à un organisme

sans but lucratif.

3. Les fonds d'investissement doivent être engagés irrévocablement vis-à-vis de l'entreprise, c'est-à-dire être mis en main tierce. La simple intention d'investir ou le fait d'avoir fait des démarches exploratoires en ce sens n'est pas un critère suffisant.

4. Le demandeur doit établir que les fonds ou autres biens lui appartenaient ou lui appartiennent en propre.

5. Aucun montant minimal n'a été fixé relativement à l'importance de l'investissement. Celle-ci est normalement déterminée par l'application d'un « critère de proportionnalité ». Il s'agit de comparer la somme investie à l'une des sommes suivantes :

    6. la valeur totale de l'entreprise en question;

    7. le montant qui serait normalement jugé nécessaire pour lancer une entreprise viable du genre envisagé.

    Seul le montant déjà investi ou engagé irrévocablement aux fins d'investissement peut être pris en considération au moment de déterminer l'importance de l'investissement.

. L'entreprise doit être une entité ou exploitation commerciale réelle et active, qui fonctionne de façon continue et produit des biens ou services dans un but lucratif. L'investissement passif dans l'immobilier, qu'il s'agisse de propriétés aménagées ou non, ne compte pas.

.i La raison d'être du statut d'investisseur est de promouvoir les investissements productifs au Canada. Il s'ensuit qu'un demandeur ne peut se voir reconnaître ce statut lorsque l'investissement, si important soit-il, lui procure simplement un revenu suffisant pour subvenir à ses besoins et à ceux de sa famille.

Vous pouvez également être admissible au statut **d'investisseur** si vous répondez non seulement aux exigences générales décrites à la Section 1, mais également aux critères suivants :

. vous êtes employé par une personne qui a déjà le statut d'investisseur au Canada;

a. vous exercez des fonctions de direction ou de supervision, ou vous possédez des compétences essentielles aux activités de l'entreprise au Canada *[voir les notes interprétatives 4, 5 et 6 à la page18]*;

b. votre employeur répond aux critères suivants :

Conditions relatives à l'employeur : L'employeur éventuel au Canada doit être un citoyen des États-Unis ou du Mexique qui a le statut d'investisseur au Canada. Le citoyen des États-Unis ou du Mexique qui a le statut de résident permanent du Canada ne peut faire venir des employés en qualité d'investisseur.

Si l'employeur éventuel est une société ou autre organisation commerciale, les propriétaires doivent être en majorité des citoyens des États-Unis ou du Mexique qui, s'ils ne résident pas aux États-Unis ou au Mexique, ont le statut d'investisseur au Canada. Il ne peut être tenu compte des actions d'une société ou d'autres organisations commerciales que détient un citoyen des États-Unis ou du Mexique qui a le statut de résident permanent du Canada pour déterminer la participation majoritaire des propriétaires.

Combien de temps puis-je demeurer au Canada?

Aucune limite n'a été fixée quant à la durée du séjour des négociants et investisseurs au Canada. Un séjour temporaire peut être prolongé pour autant que le négociant ou l'investisseur continue de respecter les exigences d'admissibilité. Le séjour serait interrompu si vous acceptiez un autre emploi, meniez une activité qui ne correspondrait pas au statut, cessiez vos activités, etc.

Quels documents d'immigration canadiens recevrai-je?

Si vous êtes admis dans cette catégorie, on vous remettra un permis de travail. Le permis de travail émis au moment de l'admission est valide pour une période maximale d'un an. Des prolongations peuvent être accordées (à raison d'un maximum de deux ans à la fois), à condition que les exigences stipulées dans les sections précédentes soient toujours respectées.

SECTION IV : OÙ PUIS-JE PRÉSENTER UNE DEMANDE?

La plupart des hommes et femmes d'affaires, sauf les négociants et investisseurs, peuvent présenter une demande d'admission en vertu de l'ALÉNA à un point d'entrée au Canada (frontière internationale, aéroport, gare maritime). Rappelez-vous que l'ALÉNA n'a aucun effet sur les exigences relatives aux documents de voyage (les citoyens américains n'ont pas besoin de passeport pour prouver qu'ils sont citoyens des États-Unis; les citoyens mexicains doivent être munis d'un passeport, mais n'ont pas besoin d'un visa de visiteur).

Les **hommes et femmes d'affaires en visite** n'ont pas à se procurer de permis de travail et peuvent présenter leur demande au point d'entrée au Canada. Il n'y a aucun formulaire à remplir. Les **professionnels et les personnes mutées à l'intérieur d'une société** ont le choix : ils peuvent remplir une demande de permis de travail à leur arrivée au point d'entrée au Canada, ou présenter cette demande avant de se rendre au Canada, en s'adressant àl'ambassade ou au consulat du Canada aux États-Unis ou au Mexique *[voir l'annexe C]*, ou ailleurs dans le monde.

Les **négociants et investisseurs** doivent remplir une demande de permis de travail avant de se rendre au Canada, en s'adressant à l'ambassade ou au consulat du Canada aux États-Unis ou au Mexique *[voir l'annexe C]*, ou ailleurs dans le monde. Ils doivent également fournir des renseignements sur leurs activités commerciales ou leurs investissements actuels ou prévus en remplissant la Demande de statut de négociant ou d'investisseur (IMM 5321).

Lorsque le présent document a été rédigé, des droits de traitement de 125 $ (canadiens) s'appliquaient au permis de travail et devaient être payés au moment de la demande. Ces droits ne sont pas remboursables, que le permis de travail soit accordé ou non ou que l'admission soit acceptée ou refusée. Le montant des droits peut être modifié de temps à autre.

Les demandes de statut de **professionnel** ou de **personne mutée à l'intérieur d'une société** peuvent également être présentée par des citoyens des États-Unis qui ont déjà le statut de visiteur au Canada.

Une demande de statut de **professionnel**, de **personne mutée à l'intérieur d'une société**, de **négociant** ou d'**investisseur** peut aussi être présentée par un citoyen du Mexique qui a le statut de visiteur.

Pour éviter les retards et les réponses négatives, assurez-vous d'avoir tous les documents pertinents à l'appui de votre demande de séjour au Canada *[voir la Section III pour connaître les exigences qui s'appliquent à chaque catégorie en vertu de l'ALÉNA]*.

SECTION V : RENSEIGNEMENTS UTILES

Interdiction rélative à un emploi secondaire

Il est important de vous rappeler que vous ne pouvez pas travailler, au Canada, pour un employeur qui n'est pas nommé sur votre permis de travail. Il vous est donc interdit d'accepter un emploi secondaire sans en avoir obtenu l'autorisation.

Dans la catégorie professionnels, il est possible de travailler pour plus d'un employeur ou entrepreneur à la fois, dans la mesure où :

- tous les postes sont de niveau professionnel et figurent dans l'appendice 1603.D.1 de l'ALÉNA *[voir l'annexe B]*;
- vous détenez les compétences pour occuper ce poste;
- tous les employeurs sont nommés sur votre permis de travail.

Conjoint et enfants

Votre conjoint et vos enfants peuvent vous accompagner au Canada, pour autant qu'ils respectent les exigences générales d'admission qui s'appliquent à tous les visiteurs au Canada.
Veillez à ce que les membres de votre famille qui vous accompagnent aient les documents nécessaires pour voyager au Canada. Ces documents varient selon la nationalité :

- les citoyens canadiens n'ont pas besoin de passeport pour revenir au Canada, mais doivent présenter une preuve de citoyenneté (certificat de naissance, certificat de citoyenneté canadienne ou passeport canadien valide);
- les citoyens et les résidents permanents des États-Unis n'ont pas besoin de passeport pour se rendre au Canada; ils doivent toutefois présenter une preuve de citoyenneté ou de résidence permanente aux États-Unis (p. ex., un passeport américain valide, un certificat de citoyenneté des États-Unis, un certificat d'inscription au registre des étrangers *[carte verte]*, ou une carte de résident temporaire **annotée** *[formulaire I-688]*;
- les citoyens du Mexique doivent avoir un passeport, mais n'ont pas besoin de visa de visiteur au Canada;
- les ressortissants de tout autre pays doivent avoir un passeport valide (non expiré) et peuvent avoir besoin d'un visa de visiteur au Canada. Adressez-vous à l'ambassade ou au consulat du Canada pour savoir si vous avez besoin d'un visa de visiteur au Canada; présentez votre demande bien avant la date prévue de votre arrivée au Canada.

Sauf s'ils peuvent être admis indépendamment en vertu de l'ALÉNA ou d'autres exemptions, les conjoints et enfants d'âge actif qui désirent travailler au Canada sont assujettis au processus de validation de l'offre d'emploi qui s'applique à tous les travailleurs étrangers temporaires.

Si votre conjoint ou vos enfants prévoient étudier au Canada, vous devez demander un permis de séjour pour étudiant. Ce permis peut être demandé au Canada, mais il serait préférable de le faire avant d'arriver au pays, dans une ambassade ou un consulat aux États-Unis, au Mexique, ou dans un autre pays. N'oubliez pas que le permis de séjour pour étudiant ne remplace pas le visa de visiteur au Canada (lorsque ce dernier est nécessaire).

Comment demander une prolongation de statut

Si vous désirez prolonger votre séjour au Canada, vous pouvez demander que votre permis de travail soit prolongé, ainsi que le permis de séjour pour étudiant et les visas de visiteur des membres de votre famille. Les demandes peuvent être présentées par écrit, au moins un mois avant l'expiration de la période visée par le statut. Le statut de visiteur sera révoqué si une demande de prolongation n'est pas présentée.

Pour obtenir une trousse de demande, consultez la section Gouvernement du Canada de l'annuaire téléphonique (pages bleues) sous la rubrique « Immigration ». Demandez le document **Comment présenter au Canada une demande de : prorogation du permis de visiteur, permis de séjour pour étudiant, permis de travail ou prorogation du permis du Ministre**, selon le cas. On vous enverra les formulaires et les directives nécessaires par la poste. Vous pouvez également vous procurer une trousse en vous présentant dans un bureau d'immigration Canada ou dans un Infocentre du gouvernement du Canada.

Différends syndicaux-patronaux

Vous devez savoir qu'en vertu de l'article 1603.2 de l'ALÉNA, le Canada peut refuser de délivrer un permis de travail à un homme ou une femme d'affaires lorsque l'entrée temporaire de cette personne pourrait nuire au règlement d'un différend syndical-patronal en cours à l'endroit où l'emploi doit s'exercer ou s'exerce, ou nuire à l'emploi de toute personne concernée par un tel différend. Dans une telle éventualité, l'agent d'immigration fournira par écrit les motifs du refus.

SECTION VI : AUTRES DISPOSITIONS DE L'ALÉNA QUI CONCERNENT LES VOYAGEURS DE COMMERCE

Voici un résumé des exigences assouplies des Douanes qui s'appliquent aux voyageurs de commerce en vertu de l'ALÉNA. Pour obtenir de plus amples renseignements, nous vous suggérons de communiquer avec l'ambassade ou le consulat du Canada le plus près de chez vous *[pour connaître la liste des ambassades et consulats aux États-Unis et au Mexique, consultez l'annexe C]*.

Échantillons commerciaux et imprimés publicitaires

L'ALÉNA prévoit l'importation en franchise de certains échantillons commerciaux et imprimés publicitaires. Les échantillons commerciaux doivent avoir une valeur négligeable (c.-à-d. que leur valeur ne peut dépasser un dollar U.S., ou l'équivalent en devises mexicaines ou canadiennes), ou doivent être marqués, déchirés, perforés ou autrement altérés de façon à ce qu'ils ne puissent être vendus ou utilisés, sauf comme échantillons commerciaux. Seuls les imprimés publicitaires figurant dans le chapitre 49 des annexes tarifaires harmonisées peuvent être importés en franchise en vertu de la présente disposition. La liste comprend les brochures, les dépliants, les feuillets, les catalogues commerciaux et les annuaires.

Admissions temporaires

En vertu de l'ALÉNA, le Canada, les États-Unis et le Mexique sont tenus d'autoriser l'admission temporaire en franchise de certaines catégories de produits importés d'un autre pays signataire de l'ALÉNA, même si des produits semblables directement concurrentiels ou substituables peuvent être obtenus dans le pays importateur et même si les produits visés ne sont pas originaires d'un pays visé par l'ALÉNA.

1. **Outils professionnels (instruments de travail), matériel pour foires commerciales**

   Les produits suivants peuvent être importés temporairement en franchise : les outils professionnels (instruments de travail); les équipements utilisés par la presse, les stations radiophoniques ou les chaînes de télévision; les équipements cinématographiques; les produits importés à des fins sportives et les produits destinés à servir dans une exposition ou une démonstration. Pour être admis en franchise, ces produits :

   - ne doivent pas être vendus ou loués au Canada;
   - doivent être accompagnés d'un cautionnement s'ils ne sont pas des produits originaires au sens du chapitre 4 de l'ALÉNA;
   - doivent être exportés au départ de la personne ou dans un délai raisonnable;
   - doivent être identifiables au moment de l'exportation;
   - doivent être importés en quantité raisonnable compte tenu de l'utilisation projetée;
   - doivent être importés par un ressortissant ou un résident des États-Unis ou du Mexique qui demande l'admission temporaire;
   - doivent être utilisés uniquement par cette personne ou sous sa surveillance personnelle, dans l'exercice de son métier, de son occupation ou de sa profession.

   Vous devez savoir que, même si l'équipement professionnel est admis en franchise, il demeure assujetti à la taxe sur les produits et services (TPS) du Canada.

1. **Échantillons commerciaux et films publicitaires**

Les échantillons commerciaux et films publicitaires peuvent aussi être importés temporairement au Canada en franchise. Pour être admis en franchise, les produits :

- doivent être importés uniquement dans le dessein d'obtenir des commandes de produits ou de services de fournisseurs d'un autre pays;
- ne doivent pas être vendus ou loués, ni utilisés à d'autres fins que des fins de démonstration ou d'exposition pendant qu'ils se trouvent au Canada;
- doivent être identifiables au moment de l'exportation;
- doivent être exportés dans un délai raisonnable compte tenu de l'objet de l'admission temporaire;
- doivent être importés en quantité raisonnable compte tenu de l'utilisation projetés.

1. **Service après-vente/fournisseurs de services**

Aucun droit de douane n'est perçu sur les produits qui sont réadmis au Canada après avoir été exportés aux États-Unis ou au Mexique pour être réparés ou modifiés, sans frais aux termes d'une garantie et ce, quelle que soit l'origine du produit et sans égard à la question de savoir si les réparations ou les modifications auraient pu être effectuées au Canada.

N'oubliez pas toutefois que le Canada perçoit des droits de douanes sur tout montant afférent à des réparations ou des modifications.

[Source : Guide douanier tripartite sur l'ALÉNA, Revenu Canada, Accise, Douanes et Impôt]

SECTION VII : OÙ S'ADRESSER POUR OBTENIR DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS

Si vous désirez obtenir de plus amples renseignements sur l'admission temporaire au Canada en vertu de l'ALÉNA, veuillez vous adresser à l'ambassade ou au consulat du Canada le plus près de chez vous *[pour connaître l'emplacement des ambassades et consulats aux États-Unis et au Mexique, consultez l'annexe C]*. Au Canada, veuillez vous adresser à un centre d'immigration local, dont l'adresse figure dans la section Gouvernement du Canada de l'annuaire (pages bleues).

Vous pouvez obtenir des copies d'autres publications ayant trait à l'ALÉNA aux endroits suivants :

Canada

Infocentre
Affaires étrangères et Commerce international Canada
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario) K1A 0G2
Téléphone : (613) 944-4000 (région d'Ottawa)
1 800 267-8376
Télécopieur : (613) 996-9709

Mexique

SECOFI
Piso 18
Coordinacion Sectorial
Alfonso Reyes No. 30
16079 Mexico, D.F.

États-Unis

Superintendent of Documents
U.S. Government Printing Office
Washington, D.C. 20402-9328
Téléphone : (202) 783-3238

ANNEXE A : APPENDICE 1603.A.1 : HOMMES ET FEMMES D'AFFAIRES EN VISITE

(modifié afin d'inclure des notes interprétatives)

Recherche et conception

- Les chercheurs qui, dans les domaines technique, scientifique et statistique, effectuent des recherches pour leur propre compte ou pour celui d'une entreprise située sur le territoire d'une autre Partie *[les États-Unis ou le Mexique]*.

Culture, fabrication et production

- Le propriétaire d'une moissonneuse supervisant une équipe de moissonneurs qui a été admise en vertu de la législation applicable.

> ***Notes interprétatives :***
>
> 1. Une « moissonneuse » est une machine qui est utilisée pour faire la récolte de produits agricoles (céréales, fruits et légumes, par exemple).
>
> 2. La « supervision » ne comprend pas le travail pratique.
>
> 3. La « législation applicable » s'entend de la validation par le Centre d'emploi du Canada et des documents relatifs au permis de travail.

- Les gestionnaires des achats et de la production qui effectuent des opérations commerciales pour le compte d'une entreprise située sur le territoire d'une autre Partie *[les États-Unis ou le Mexique]*.

Commercialisation

- Les chercheurs et analystes spécialistes du marché qui effectuent des travaux de recherche ou d'analyse pour leur propre compte ou pour celui d'une entreprise située sur le territoire d'une autre Partie *[les États-Unis ou le Mexique]*.

- Le personnel affecté aux foires commerciales ou chargé de la publicité qui prend part à un congrès sur le commerce.

> ***Notes interprétatives :***
>
> 1. Lorsqu'un congrès porte plutôt sur la vente que sur la simple promotion, les dispositions prévues à la rubrique **Ventes** s'appliquent.
>
> 2. Les organisateurs d'une foire commerciale itinérante dont les exposants proviennent tous des États-Unis ou du Mexique peuvent se voir accorder l'autorisation de séjour en application de cette disposition. L'autorisation ne leur sera pas accordée si des exposants canadiens doivent participer à la foire.
>
> 3. Les exposants sont autorisés à franchir la frontière avec des articles d'exposition et des films publicitaires pertinents à l'exposition [voir la Section VI].

Ventes

- Les représentants et les agents qui prennent des commandes ou négocient des contrats de produits ou de services pour le compte d'une entreprise située sur le territoire d'une autre Partie *[les États-Unis ou le Mexique]* sans toutefois livrer lesdits produits ou fournir lesdits services.

Notes interprétatives :

1. Les représentants et les agents ne peuvent vendre des produits d'origine canadienne ou des services fournis par un Canadien.

2. Cette disposition permet aux intéressés de vendre des produits ou services au grand public, à condition que ceux-ci ne puissent être livrés ou remis à l'acheteur au moment de la vente (au cours du même voyage d'affaires). Le vendeur est autorisé uniquement à prendre des commandes de produits ou à conclure des contrats de services.

3. Les vendeurs sont autorisés à franchir la frontière avec le nombre d'échantillons requis pour la présentation [voir la Section VI].

- Les acheteurs agissant pour le compte d'une entreprise située sur le territoire d'une autre Partie *[les États-Unis ou le Mexique]*.

Distribution

- Les opérateurs de véhicules qui transportent des marchandises ou des passagers vers le territoire d'une Partie depuis le territoire d'une autre Partie ou qui chargent et transportent des marchandises ou des passagers depuis le territoire d'une Partie vers le territoire d'une autre Partie, sans décharger sur le territoire de la première Partie.

[Interprétation : Les opérateurs de véhicules américains ou mexicains qui transportent des marchandises ou des passagers des États-Unis ou du Mexique au Canada, ou qui chargent et transportent des marchandises ou des passagers du Canada aux États-Unis ou au Mexique, sans en décharger au Canada.]

En vertu de l'ALÉNA, un **opérateur de véhicule** s'entend d'une « personne physique, autre qu'un opérateur d'autocar, y compris le personnel de relève qui accompagne ou qui suit le véhicule, nécessaire àl'exploitation du véhicule pendant la durée du séjour ».

Notes interprétatives :

1. Cette disposition vise, entre autres, les personnes requises pour l'exploitation d'un véhicule servant au transport terrestre de marchandises ou de passagers, notamment le conducteur ou d'autres personnes offrant des services pour les fins auxquelles sert le véhicule (par exemple les personnes offrant des services aux passagers ou celles offrant les services nécessaires au déplacement du véhicule).

2. Cette disposition ne s'applique **pas** aux conducteurs de véhicules routiers pilotes (véhicules précédant et suivant un autre véhicule transportant un chargement trop volumineux ou des produits dangereux).

3. Les chauffeurs de taxi et de camionnettes de passagers peuvent venir prendre des passagers pour les amener aux États-Unis en application d'un contrat de

service verbal ou écrit à condition que tous les passagers ainsi embarqués débarquent aux États-Unis.

4. Dans le domaine du transport international de marchandises, les conducteurs de camion ne procèdent généralement pas au chargement ou au déchargement de fret, mais on admet qu'ils puissent s'en occuper dans certains cas, par exemple, lorsqu'ils livrent des marchandises ailleurs que dans un entrepôt ou lorsqu'ils livrent notamment des meubles, des produits chimiques, du bétail et du matériel de construction. Par conséquent, particulièrement lorsqu'il est question de la sécurité de la charge, la disposition vise aussi le conducteur, y compris le conducteur de relais et les autres personnes qui sont censées prendre part au chargement et au déchargement de marchandises.

5. Cette disposition ne s'applique pas aux personnes dont l'unique ou la principale fonction est d'aider au chargement ou au déchargement du véhicule. L'équipage d'un fourgon de déménagement, exception faite du conducteur, n'est donc pas visé par cette disposition; il en est de même d'un aide accompagnant le conducteur d'un camion de livraison (par exemple, un aide embauché pour la livraison de gros appareils provenant d'un magasin situé dans une ville américaine frontalière et destinés à un consommateur canadien).

6. Le conducteur américain ou mexicain peut prendre des marchandises aux États-Unis ou au Mexique et les livrer par lots à plusieurs endroits au Canada. Il peut également prendre des marchandises à un ou à plusieurs endroits au Canada, puis les livrer aux États-Unis ou au Mexique. Il peut procéder à une partie ou à la totalité des cueillettes et livraisons au cours d'un même voyage, pourvu qu'il livre aux États-Unis ou au Mexique et non ailleurs au Canada les marchandises qu'il prend. Le cabotage, qui consiste à prendre et à décharger les mêmes marchandises au Canada, n'est pas autorisé.

7. Le conducteur d'autocar peut transporter des passagers de la même façon que les camionneurs peuvent transporter des marchandises. Le conducteur d'autocar peut se rendre à un ou à plusieurs endroits au Canada et prendre ou laisser des passagers en cours de route, à condition que le voyage commence et se termine aux États-Unis et au Mexique et qu'aucun passager pris au Canada ne quitte l'autocar au Canada.

8. Les conducteurs de relais (qui conduisent durant une partie ou durant tout l'itinéraire) sont également visés par ces dispositions. Le conducteur de relais ou le conducteur d'autocar n'a pas besoin d'entrer au Canada avec le camion ou l'autocar. Un conducteur de relais peut entrer au Canada dans un délai raisonnable avant que le camion ou l'autocar n'entre au Canada ou après qu'il y soit entré.

- Pour ce qui concerne l'admission temporaire sur le territoire des États-Unis, les courtiers en douane du Canada qui effectuent les opérations de courtage associées à l'exportation de marchandises depuis le territoire des États-Unis vers ou via le territoire du Canada.

- Pour ce qui concerne l'admission temporaire sur le territoire du Canada, les courtiers en douane des États-Unis qui effectuent les opérations de courtage associées à l'exportation de marchandises depuis le territoire du Canada vers ou via le territoire des États-Unis.

- Les courtiers en douane qui assurent des services de consultation en vue de faciliter l'importation ou l'exportation de marchandises.

> ***Note interprétative :***
>
> Cette disposition vise les courtiers en douane américains et mexicains qui se rendent au Canada aux fins de consultations et non pour assurer des services de courtage.

Service après-vente

- Les installateurs, réparateurs, préposés à l'entretien et superviseurs possédant les compétences spécialisées essentielles à l'exécution des obligations contractuelles d'un vendeur, qui assurent des services ou forment des travailleurs à cette fin, en exécution d'une garantie ou de tout autre contrat de service lié à la vente de machines ou d'équipements commerciaux ou industriels, y compris les logiciels, achetés d'une entreprise située à l'extérieur du territoire de la Partie où l'admission temporaire est demandée *[c.-à.-d. au Canada]*, pendant la durée de la garantie ou du contrat de service. *[Voir la Section III, pages 8 à 12, pour les notes interprétatives sur le service après-vente. Voir la Section VI pour connaître les droits de douane qui s'appliquent aux réparations ou aux modifications effectuées en vertu d'une garantie.]*

Services généraux

- Les professionnels qui exercent une activité commerciale dans l'une des professions figurant à l'appendice 1603.D.1 *[voir l'annexe B pour connaître la liste des professions]*.

- Le personnel de gestion et de supervision qui effectue une opération commerciale pour le compte d'une entreprise située sur le territoire d'une autre Partie *[aux États-Unis ou au Mexique]*.

- Le personnel du secteur des services financiers (agents d'assurance, employés de banque ou courtiers en investissement) qui effectue des opérations commerciales pour le compte d'une entreprise située sur le territoire d'une autre Partie *[aux États-Unis ou au Mexique]*.

- Le personnel du secteur des relations publiques et de la publicité qui tient des consultations avec des associés, ou qui assiste ou participe à des congrès.

> ***Notes interprétatives :***
>
> 1. « Associés » s'entend des collègues ou des clients.
>
> 2. L'entrée au Canada avec des échantillons, des articles d'exposition et des documents publicitaires pertinents à l'activité commerciale est autorisée [voir la Section VI].

- Le personnel du secteur du tourisme (agents de voyage, guides touristiques ou organisateurs de voyages) qui assiste ou participe à des congrès ou qui est chargé d'un circuit qui a commencé sur le territoire d'une autre Partie *[aux États-Unis ou au Mexique]*.

> ***Note interprétative :***
>
> Le personnel du secteur du tourisme et les participants à des voyages organisés doivent se rassembler dans un endroit aux États-Unis ou au Mexique et voyager en groupe au moment d'entrer au Canada.

- Les opérateurs d'autocar qui sont admis sur le territoire d'une autre Partie *[c'est-à-dire au Canada]*

    1. avec un groupe de passagers à l'occasion d'un circuit commençant et se terminant sur le territoire d'une autre Partie *[aux États-Unis ou au Mexique]*;

    2. pour rencontrer un groupe de passagers à l'occasion d'un circuit qui se déroulera en grande partie et se terminera sur le territoire d'une autre Partie *[aux États-Unis ou au Mexique]*; ou

    3. à l'occasion d'un circuit avec un groupe de passagers qui sera débarqué sur le territoire de la Partie visée par la demande d'admission temporaire *[c.-à-d. le Canada]*, et qui reviennent à vide ou qui chargent à nouveau ce groupe pour le transporter sur le territoire d'une autre Partie *[aux États-Unis ou au Mexique]*.

En vertu de l'ALÉNA, un **opérateur d'autocar** s'entend d'une « personne physique, y compris le personnel de relève qui accompagne ou qui suit l'autocar, nécessaire à l'exploitation d'un circuit pendant la durée du voyage ».

Notes interprétatives :

1. L'opérateur d'autocar peut transporter des passagers de la même façon que les camionneurs peuvent transporter des marchandises. Il peut se rendre à un ou à plusieurs endroits au Canada et prendre ou laisser des passagers en cours de route, à condition que le voyage commence et se termine aux États-Unis ou au Mexique et qu'aucun passager pris au Canada ne quitte l'autocar au Canada.

2. Le chauffeur d'autocar peut être admis en vertu de la présente, pourvu que le voyage soit commence ou se termine aux États-Unis ou au Mexique, soit les deux. Le groupe de voyageurs doit franchir la frontière, et le voyage ne peut pas à la fois commencer et se terminer au Canada, même si le groupe a franchi la frontière au cours du voyage.

3. Si un voyage commence au Canada, une partie importante de celui-ci doit se dérouler aux États-Unis ou au Mexique afin qu'il conserve son caractère international. Dans le cas d'un voyage commençant au Canada, l'organisateur de voyages en autocar peut rentrer au Canada sans passagers ou avec d'autres passagers.

4. Les conducteurs de relais (qui conduisent durant une partie ou durant tout l'itinéraire) sont également visés par cette disposition. Le conducteur de relais n'a pas besoin d'entrer au Canada avec l'autocar. Il peut entrer au Canada dans un délai raisonnable avant que l'autocar n'entre au Canada ou après qu'il y soit entré.

- Les traducteurs ou interprètes qui exercent leur profession en qualité d'employés d'une entreprise située sur le territoire d'une autre Partie *[c.-à-d. aux États-Unis ou au Mexique]*.

ANNEXE B : APPENDICE 1603.D.1 : PROFESSIONELS

(modifié afin d'inclure des notes interprétatives)

Profession (1)	***Études minimales requises et autres titres acceptés***
Générale	
Adjoint de recherche (attaché à un établissement d'enseignement postsecondaire)	Baccalauréat ou Licenciatura
Analyste de systèmes informatiques	Baccalauréat ou Licenciatura; ou diplôme (2) ou certificat (3) d'études postsecondaires et trois années d'expérience
Architecte	Baccalauréat ou Licenciatura; ou permis d'un État ou d'une province (4)
Architecte paysagiste	Baccalauréat ou Licenciatura
Arpenteur-géomètre	Baccalauréat ou Licenciatura; ou permis d'un État, d'une province ou d'un gouvernement fédéral

1. L'homme ou la femme d'affaires qui demande l'admission temporaire en vertu du présent appendice peut aussi exercer des fonctions de formation liées à sa profession, ce qui comprend la tenue de séminaires.

2. L'expression « diplôme d'études postsecondaires » s'entend d'un titre délivré par une institution d'enseignement accréditée du Canada ou des États-Unis après l'achèvement d'au moins deux années d'études postsecondaires.

3. L'expression « certificat d'études postsecondaires » s'entend d'un certificat délivré, après l'achèvement d'au moins deux années d'études postsecondaires, par le gouvernement fédéral du Mexique ou par le gouvernement d'un État du Mexique, un établissement d'enseignement reconnu par le gouvernement fédéral ou le gouvernement d'un État, ou un établissement d'enseignement créé par une loi fédérale ou d'État.

4. Les expressions « permis d'un État ou d'une province » et « permis d'un État, d'une province ou d'un gouvernement fédéral » désignent tout document délivré selon le cas, par le gouvernement d'un État ou d'une province ou par un gouvernement fédéral ou sous son autorité et qui habilite une personne à exercer une activité ou une profession réglementée. Les permis délivrés par les administrations locales n'entrent pas dans cette catégorie.

Avocat (y compris les notaires dans la province de Québec)	LL.B., J.D., LL.L., B.C.L. ou licenciatura (cinq ans) ou membre du barreau d'un État ou d'une province
Bibliothécaire	M.L.S. ou B.L.S. (pour lequel un autre, baccalauréat ou une autre Licenciatura constituait une condition préalable)
Note interprétative : Un bibliothécaire doit détenir	

1. une maîtrise en bibliothéconomie, ou

2. un baccalauréat en bibliothéconomie ou un autre baccalauréat exigé comme préalable à l'inscription au programme de baccalauréat en bibliothéconomie.

Concepteur d'intérieur	Baccalauréat ou Licenciatura; ou diplôme ou certificat d'études postsecondaires et trois années d'expérience
Concepteur graphique	Baccalauréat ou Licenciatura; ou diplôme ou certificat d'études postsecondaires et trois années d'expérience
Concepteur industriel	Baccalauréat ou Licenciatura; ou diplôme ou certificat d'études postsecondaires et trois années d'expérience
Consultant en gestion	Baccalauréat ou Licenciatura; ou expérience professionnelle équivalente établie par une déclaration ou une attestation professionnelle justifiant d'une expérience de cinq années en tant que consultant en gestion, ou cinq années d'expérience dans une spécialité apparentée à la consultation en gestion

Notes interprétatives :

1. Un consultant en gestion fournit des services qui visent à améliorer le rendement administratif, opérationnel et économique d'organismes publics et privés en analysant et en solutionnant les problèmes d'ordre stratégique et opérationnel. Il en résulte une amélioration, tant dans la façon dont le client fixe ses objectifs, élabore ses politiques, fait sa planification stratégique, s'occupe de l'administration et traite les questions d'ordre organisationnel et opérationnel.

2. Un consultant en gestion peut fournir l'éventail de services suivants :

   - faire un examen en profondeur des opérations du client afin d'isoler et de définir les problèmes;
   - communiquer, par le truchement d'une présentation et d'un rapport, ses observations au client;
   - offrir sa collaboration dans l'élaboration et la mise en oeuvre de solutions liées aux besoins spécifiques du client.

3. Les consultants en gestion peuvent aider et conseiller les dirigeants du client canadien dans la mise en oeuvre de recommandations, mais ne peuvent pas remplir de fonctions d'ordre opérationnel pour le client.

4. Toute séance de formation ou de familiarisation dispensée aux gestionnaires du client canadien ainsi qu'aux membres du personnel individuellement ou par groupe doit être reliée à la mise en oeuvre de nouveaux systèmes et de nouvelles procédures qui font l'objet de recommandations à l'intérieur du rapport des consultants en gestion et doit être assurée par des employés indéterminés venant de la firme de consultants en gestion concernée.

5. Habituellement, le consultant en gestion est un contractant indépendant ou un employé venant d'une firme de consultants engagé par un client canadien. Un consultant en gestion peut

également occuper un poste permanent de façon temporaire au sein d'une firme de consultation en gestion.	
Directeur d'hôtel	Baccalauréat ou Licenciatura en gestion d'hôtel ou de restaurant; ou diplôme ou certificat d'études postsecondaires en gestion d'hôtel ou de restaurant et trois années d'expérience en gestion d'hôtel ou de restaurant
Note interprétative : Désigne le titulaire d'un poste de direction dont relèvent les autres gestionnaires (p.ex. gérants, chefs de service, superviseurs, etc).	
Économiste	Baccalauréat ou Licenciatura
Expert-comptable	Baccalauréat ou Licenciatura; ou C.P.A., C.A., C.G.A. ou C.M.A.
Expert en sinistres causés par des catastrophes (expert en sinistres au service d'une compagnie d'assurance située sur le territoire d'une Partie, ou expert en sinistres indépendant)	Baccalauréat ou Licenciatura, et formation requise dans les secteurs pertinents du règlement des déclarations de sinistres faisant suite à des catastrophes naturelles; ou au moins trois années d'expérience du règlement des déclarations de sinistres et formation requise dans les secteurs pertinents du règlement des déclarations de sinistres faisant suite à des catastrophes naturelles
Note interprétative : Dans le cas de cette profession, une catastrophe est un incident désigné comme tel par le Bureau d'assurance du Canada ou par un de ses sous-comités par suite de l'exécution d'un plan d'action en cas d'urgence.	
Gestionnaire de parcours/agent de protection des parcours	Baccalauréat ou Licenciatura
Ingénieur	Baccalauréat ou Licenciatura; ou permis d'un État ou d'une province
Ingénieur forestier	Baccalauréat ou Licenciatura; ou permis d'un État ou d'une province
Mathématicien (y compris les statisticiens)	Baccalauréat ou Licenciatura
Orienteur	Baccalauréat ou Licenciatura
Rédacteur de publications techniques	Baccalauréat ou Licenciatura; ou diplôme ou certificat d'études postsecondaires et trois années d'expérience
Sylviculteur (y compris les spécialistes des sciences forestières)	Baccalauréat ou Licenciatura
Technicien/technologue scientifique (L'homme ou la femme d'affaires de cette catégorie doit demander l'admission temporaire afin de collaborer directement avec les professionnals des domaines suivants : sciences agricoles, astronomie, biologie, chimie, foresterie, génie, géologie, géophysique, météorologie ou physique.)	a) connaissance théorique de l'un des domaines suivants : sciences agricoles, astronomie, biologie, chimie, foresterie, génie, géologie, géophysique, météorologie ou physique; et b) capacité de régler des problèmes pratiques dans l'un de ces domaines ou de mettre en pratique les principes de ces domaines au cours de travaux de recherche fondamentale ou appliquée
Notes interprétatives : 1. Un technicien ou un technologue scientifique n'est habituellement pas titulaire d'un baccalauréat; c'est pourquoi le demandeur doit posséder les compétences exposées ci-dessus.	

2. La recherche fondamentale est de nature théorique ou conceptuelle; elle n'est pas accomplie dans un but précis. La recherche appliquée a des objectifs concrets ou vise à résoudre des problèmes.	
Travailleur social	Baccalauréat ou Licenciatura
Urbaniste (y compris les géographes)	Baccalauréat ou Licenciatura
Médecine/Services professionnels connexes	
Dentiste	D.D.S., D.M.D., Doctor en Odontologia ou Doctor en Cirugia Dental; ou permis d'un État ou d'une province
Diététiste	Baccalauréat ou Licenciatura; ou permis d'un État ou d'une province
Ergothérapeute	Baccalauréat ou Licenciatura; ou permis d'un État ou d'une province
Infirmier/infirmière	Permis d'un État ou d'une province; ou Licenciatura
Note interprétative : Afin d'être admis à titre d'infirmier/infirmière autorisé(e), le demandeur doit être titulaire d'une licence ou d'un document semblable délivré par la province de destination.	
Ludothérapeute	Baccalauréat ou Licenciatura
Médecin (enseignement ou recherche seulement)	M.D. ou Doctor en Medicina; ou permis d'un État ou d'une province
Note interprétative : Les médecins ne peuvent être admis pour dispenser directement des soins à un patient. Par ailleurs, il leur est permis de s'occuper de patients dans le cadre d'activités d'enseignement ou de recherche.	
Nutritionniste	Baccalauréat ou Licenciatura
Pharmacien	Baccalauréat ou Licenciatura; ou permis d'un État ou d'une province
Physiothérapeute/kinésithérapeute	Baccalauréat ou Licenciatura; ou permis d'un État ou d'une province
Psychologue	Permis d'un État ou d'une province; ou Licenciatura
Technologue de laboratoire médical (Canada)/technologue médical (Mexique et États-Unis) (L'homme ou la femme d'affaires de cette catégorie doit demander l'admission temporaire afin d'aller procéder, dans un laboratoire, à des tests et à des analyses chimiques, biologiques, hématologiques, immunologiques, microscopiques ou bactériologiques, dans le but de diagnostiquer, de traiter ou de prévenir des maladies.)	Baccalauréat ou Licenciatura; ou diplôme ou certificat d'études postsecondaires et trois années d'expérience
Vétérinaire	D.V.M., D.M.V. ou Doctor en Veterinaria; ou permis d'un État ou d'une province
Scientifique	
Agronome	Baccalauréat ou Licenciatura
Apiculteur	Baccalauréat ou Licenciatura
Astronome	Baccalauréat ou Licenciatura
Biochimiste	Baccalauréat ou Licenciatura
Biologiste	Baccalauréat ou Licenciatura
Chimiste	Baccalauréat ou Licenciatura
Éleveur	Baccalauréat ou Licenciatura

Entomologiste	Baccalauréat ou Licenciatura
Épidémiologiste	Baccalauréat ou Licenciatura
Généticien	Baccalauréat ou Licenciatura
Géochimiste	Baccalauréat ou Licenciatura
Géologue	Baccalauréat ou Licenciatura
Géophysicien (y compris les océanographes au Mexique et aux États-Unis)	Baccalauréat ou Licenciatura
Horticulteur	Baccalauréat ou Licenciatura
Météorologue	Baccalauréat ou Licenciatura
Obtenteur de végétaux	Baccalauréat ou Licenciatura
Pédologue	Baccalauréat ou Licenciatura
Pharmacologiste	Baccalauréat ou Licenciatura
Physicien (y compris les océanographes au Canada)	Baccalauréat ou Licenciatura
Spécialiste des sciences animales	Baccalauréat ou Licenciatura
Spécialiste des sciences avicoles	Baccalauréat ou Licenciatura
Spécialiste des sciences laitières	Baccalauréat ou Licenciatura
Zoologiste	Baccalauréat ou Licenciatura
Enseignement	
Collège	Baccalauréat ou Licenciatura
Séminaire	Baccalauréat ou Licenciatura
Université	Baccalauréat ou Licenciatura

Notes interprétatives :

1. Le travail de ces spécialistes consiste à enseigner une ou plusieurs matières dans le cadre d'un programme donné; ils préparent et donnent des cours aux étudiants; dirigent des séminaires ou des séances de travaux pratiques en laboratoire; animent et dirigent les discussions d'une classe; préparent des bibliographies d'ouvrages spécialisés qu'ils demandent aux étudiants de lire en dehors des cours; préparent des examens, les font passer et notent les copies des étudiants; donnent des devoirs qu'ils notent; dirigent les programmes de recherches des étudiants diplômés; font eux-mêmes des recherches dans un domaine particulier et publient leurs conclusions dans des livres ou des journaux professionnels; sont membres des comités de professeurs qui traitent de questions telles que la révision des programmes, l'organisation des cours et les conditions d'obtention des diplômes; conseillent les étudiants sur leurs études et sur d'autres questions; les aident à diriger divers clubs et associations culturelles et politiques; fournissent au gouvernement, à l'industrie et aux particuliers des services de consultation professionnelle; participent à des conférences régionales et internationales traitant de problèmes particuliers à l'enseignement; donnent, au besoin, des cours dans un programme d'éducation permanente, le soir ou par correspondance. Les professeurs, à ce niveau, sont généralement spécialisés dans une matière ou plusieurs matières connexes.

2. L'enseignement dans un établissement d'enseignement où les cours sont inférieurs au niveau postsecondaire, quelle que soit la description de l'établissement, n'est pas autorisé (p. ex., un établissement appelé « Collège d'enseignement aux adultes », qui se spécialise dans la formation ou le recyclage au niveau secondaire.

3. L'ALÉNA renforce les dispositions actuelles en ce qui concerne les professeurs admis dans le cadre de programmes d'échange, les conférenciers invités et les professeurs invités.

4. L'ALÉNA ne modifie en rien la politique des établissements postsecondaires selon laquelle on « embauche d'abord au Canada ».

ANNEXE C : AMBASSADES ET CONSULATS DU CANADA QUI OFFRENT DES SERVICES AUX ÉTATS-UNIS ET AU MEXIQUE EN VERTU DE L'ALÉNA

ÉTATS-UNIS

Ambassade du Canada

501 Pennsylvania Avenue N.W.
WASHINGTON, D.C. 20001
Tél. : (202) 682-1740
Téléc. : (202) 682-7689

Consulats généraux du Canada

One Marine Midland Center
Suite 3000
BUFFALO, N.Y. 14203-2884
Tél. : (716) 858-9500
Téléc. : (716) 852-2477

600 Renaissance Center
Suite 1100
DETROIT, Mich. 48243-1798
Tél. : (313) 567-2340
Téléc. : (313) 567-2125

300 South Grand Avenue
LOS ANGELES, Cal. 90071
Tél. : (213) 346-2700
Téléc. : (213) 625-7154

1251 Avenue of the Americas
NEW YORK, N.Y. 10020-1175
Tél. : (212) 596-1700
Téléc. : (212) 596-1791

412 Plaza 600
Sixth and Stewart
SEATTLE, Wash. 98101-12860
Tél. : (206) 443-1777
Téléc. : (206) 443-1782

MEXIQUE

Ambassade du Canada
Schiller 529
Col. Polanco
11560 Mexico, D.F.

Adresse postale :
C.P. 105-05
11560 Mexico, D.F.
Tél. : (52-5) 724-7900
Téléc. : (52-5) 724-7983

Guide sur l'importation des marchandises commerciales

RC4041(F) Rév. 00

Au service des Canadiens

L'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) se trouve à tous les points d'entrée au Canada afin de protéger la population, les entreprises et la société canadiennes. Notre mandat dans l'exécution de nos fonctions est d'offrir un service équitable, courtois et efficace. Dans nos bureaux désignés bilingues, nos services sont offerts dans la langue officielle de votre choix.

Notre présence à la frontière aide à contrôler l'entrée illégale de marchandises au Canada. Nous interdisons l'entrée de marchandises pouvant mettre en danger notre santé, notre environnement ou notre agriculture. Nous aidons aussi les entreprises canadiennes à améliorer leur capacité concurrentielle en administrant les accords commerciaux et les politiques d'importation et d'exportation.

Remarque
Dans cette publication, toutes les expressions désignant des personnes visent à la fois les hommes et les femmes.

Les renseignements fournis dans ce guide étaient exacts au moment de la mise sous presse. Néanmoins, les dispositions et les exigences législatives peuvent changer en tout temps. Nous tentons, dans la mesure du possible, de publier les mises à jour en temps opportun.

The English version of this publication is called *Guide to Importing Commercial Goods*.

Table des matières

	Page
Introduction	4
À qui s'adresse ce guide	4
Renseignements supplémentaires	4
Réseau Internet	4
Séminaires à l'intention des entreprises	4
Renseignements sur l'exportation	4
Avant d'importer des marchandises	4
Documents que devrait fournir le vendeur ou l'exportateur	4
Livres et registres à tenir	4
Qu'est-ce qu'un transporteur?	4
Registres que doit tenir le transporteur	4
Où accorderons-nous la mainlevée de l'expédition à son arrivée au Canada?	5
Le bureau est-il un point de prestation de services alternatifs?	5
Heures de service des bureaux de douane de l'ADRC	5
Différence entre « droits » et « droits de douane »	5
Qui remplit vos documents douaniers et les présente à l'ADRC?	5
Qu'est-ce qu'un courtier en douane et que fait-il?	5
Comment déterminer d'avance les droits à payer à l'égard d'une expédition	6
Droits antidumping et droits compensateurs	6
Étape 1 – Enregistrement de votre entreprise d'importation	6
Numéro d'entreprise (NE)	6
Ouverture d'un compte des importations-exportations du NE	6
Utilisation de votre compte des importations-exportations du NE	6
Étape 2 – Déclaration de l'expédition	7
Documents utilisés pour déclarer une expédition	7
Étape 3 – Obtention de la mainlevée	7
Mainlevée contre documentation minimale (MDM)	7
Documents exigés dans le cadre de la MDM	7
Dépôt d'une garantie	7
Numéro de transaction	8
Autres services offerts	8
Étape 4 – Examen de l'expédition	8
Pourquoi examinons-nous les marchandises?	8
Coûts de l'examen	8
Étape 5 – Déclaration en détail	8
Document de contrôle du fret	8
Facture	9
Formulaire B3, *Douanes Canada – Formule de codage*	9
Licences d'importation, certificats sanitaires ou formulaires exigés par d'autres ministères fédéraux	9
Certificats d'origine	9
Correction des documents de déclaration en détail	11

	Page
Étape 6 – Entreposage de l'expédition	11
Entrepôt d'attente	11
Entrepôt de stockage	11
Lieu de garde	11
Étape 7 – Cotisations et règlement des différends	11
Présentation des documents de déclaration en détail	11
Autorajustement	11
Relevé détaillé de rajustement (RDR)	12
Nouvelles cotisations	12
Contestation d'une décision de l'ADRC	12
Droits d'appel	12
Importations par la poste	13
Importations d'une valeur inférieure à 1 600 $	13
Importations d'une valeur de 1 600 $ ou plus	13
Importations par messagerie	13
Importations d'une valeur inférieure à 1 600 $	13
Importations d'une valeur de 1 600 $ ou plus	13
Protection des Canadiens	14
Observation et rapidité du service	14
Pénalités pour non-observation	14
Règlement des litiges	14
Renseignements supplémentaires	14
Commentaires et suggestions	14
Annexe A – Éléments du formulaire B3	15
Valeur en douane	15
Classement tarifaire	15
Origine	15
Exonération de droits	16
Programmes des importations temporaires	16
Programmes des exportations temporaires	16
Annexe B – Autres services offerts	17
Programme de mainlevée à la ligne d'inspection primaire	17
Système d'examen avant l'arrivée (SEA)	17
Système de mainlevée pour les importateurs fréquents (SMIF)	17
Système de transmission des avis de mainlevée (STAM)	17
Mainlevée fondée sur l'échange de données informatisées (EDI)	17
Passerelle internet des douanes	18
Système automatisé de licences des Affaires étrangères et des douanes (SALAED)	18
Système automatisé d'échange de données des douanes (SAED)	18
Déclaration en douane (DECDOU)	18
Système d'EDI pour les frets maritime et ferroviaire	18
Interface entre les douanes et l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA)	18
Système de traitement des déclarations commerciales réglées au comptant (STDCC)	18
Bibliothèque des douanes pour les petites entreprises	18
Annexe C – Système d'information automatisé des douanes (SIAD)	19

Introduction

À qui s'adresse ce guide

Vous trouverez ce guide utile si vous avez besoin de renseignements sur l'importation de marchandises. Nous y avons aussi inclus des renseignements sur d'autres processus douaniers, tels que le transport et l'entreposage des marchandises.

Renseignements supplémentaires

Les renseignements qui suivent sont de nature générale et visent un large éventail de situations commerciales. Dans tout le document, nous vous renverrons à d'autres brochures, dépliants et mémorandums techniques de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) qui contiennent des renseignements plus détaillés. Des exemplaires de ces publications sont disponibles dans la plupart des bureaux de l'ADRC partout au pays ou en appelant sans frais notre Centre de distribution des formulaires et des publications, au 1 800 959-2221.

Les mémorandums de la série D contiennent des renseignements plus détaillés, d'ordre technique, sur chacune des étapes du processus d'importation. Vous en trouverez des exemplaires à consulter dans la plupart des bureaux de douane. Vous pouvez aussi acheter un jeu complet de ces publications à l'adresse suivante :

Groupe Communication Canada
Centre d'édition

Téléphone : (819) 956-4800
Télécopieur : (819) 994-1498

Réseau Internet

Vous pouvez accéder à de nombreuses publications de l'ADRC sur son site Internet à **www.ccra-adrc.gc.ca**

Séminaires à l'intention des entreprises

Nous offrons des séminaires à l'intention des nouvelles entreprises sur différents sujets, y compris les douanes. Si, après avoir lu ce guide, vous désirez participer à un séminaire, appelez le Système d'information automatisé des Douanes (SIAD) de l'ADRC et demandez à un agent tous les détails concernant le prochain séminaire prévu pour votre région. Le numéro de téléphone de ce service figure à l'annexe C de cette publication ainsi que dans l'annuaire téléphonique, dans la section réservée aux gouvernements.

Renseignements sur l'exportation

Si vous avez besoin de renseignements sur l'exportation de marchandises du Canada, consultez la brochure intitulée *L'exportation de marchandises du Canada – Un guide des douanes pratique à l'intention des exportateurs.*

Avant d'importer des marchandise

Ce guide décrit, étape par étape, le processus d'importation des marchandises commerciales. En obtenant d'avance des réponses à certaines questions fondamentales, vous vous assurerez que nous accordons la mainlevée de vos marchandises le plus rapidement possible et vous économiserez ainsi du temps et de l'argent.

Documents que devrait fournir le vendeur ou l'exportateur

Le vendeur ou l'exportateur (c.-à-d. la personne ou l'entreprise qui vous a vendu les marchandises) devrait vous fournir un reçu ou une facture de vente décrivant en détail les marchandises et indiquant le prix de vente.

Il devrait aussi vous fournir un certificat d'origine afin que les marchandises puissent bénéficier de taux de droits préférentiels, tels que ceux que prévoit l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) ou l'Accord de libre-échange Canada-Israël (ALECI).

Pour plus de précisions, lisez la section intitulée « Certificats d'origine », à la page 9 du guide.

Livres et registres à tenir

À titre d'importateur, vous devez tenir des livres et des registres afin de prouver quelles marchandises vous avez importées, les quantités, les prix que vous avez payés et l'origine des marchandises. Vous devez tenir des registres au Canada, sur support papier ou électronique, durant six ans après l'année où vous importez les marchandises. Si vous désirez tenir vos registres à l'extérieur du Canada, vous devez obtenir notre autorisation écrite à cet effet.

Même si un courtier en douane exerce les activités douanières pour votre compte, vous devriez conserver les registres dans vos locaux. À titre d'importateur, vous êtes responsable de tous les registres concernant la déclaration, la mainlevée, la déclaration en détail et le paiement des marchandises, ainsi que des rajustements ultérieurs.

Pour plus de précisions, consultez le mémorandum D17-1-21, *Tenue des livres et des registres au Canada par les importateurs.*

Qu'est-ce qu'un transporteur?

Un transporteur est la personne ou l'entreprise qui fait passer vos marchandises à la frontière internationale. À titre d'importateur, vous pouvez être votre propre transporteur. Votre transporteur peut introduire vos marchandises au Canada par voie aérienne, routière, maritime ou ferroviaire, ou par l'entremise du système postal international.

Registres que doit tenir le transporteur

Votre transporteur doit tenir des registres à son établissement au Canada durant trois ans après l'année où il a transporté pour la première fois vos marchandises au Canada. Ces registres peuvent comprendre des plans

comptables, des carnets de route, des rapports chronologiques des mouvements et des connaissements et peuvent être conservés sur support papier ou sur support électronique. Le transporteur peut même conserver ces registres à l'extérieur du Canada s'il obtient notre permission écrite à cette fin.

Où accorderons-nous la mainlevée de l'expédition à son arrivée au Canada?

Nous accordons la mainlevée de la plupart des expéditions au point d'arrivée (frontière routière ou ferroviaire, aéroport international, port de mer ou centre de courrier des douanes). Nous pouvons traiter et libérer le courrier international seulement aux cinq centres de courrier des douanes répartis dans le Canada. Vous pouvez choisir de nous faire accorder la mainlevée des marchandises à un bureau intérieur. Ce dernier est un bureau de douane qui n'est pas situé à la frontière.

Par exemple, votre expédition arrive à Fort Erie (Ontario), mais vous désirez en obtenir la mainlevée à Toronto. Dans ce cas, une fois que votre transporteur a déclaré les marchandises à Fort Erie, il doit déposer une garantie pour pouvoir acheminer les marchandises sous contrôle douanier jusqu'à l'un des bureaux intérieurs approuvés aux fins de la mainlevée dans la région de Toronto.

Seuls les transporteurs qui nous ont fourni une garantie (transporteurs cautionnés) peuvent transporter sous douane, d'un point à un autre au Canada, des marchandises sur lesquelles les droits n'ont pas été acquittés.

Le bureau est-il un point de prestation de services alternatifs?

Lorsque les marchandises commerciales sont acheminées à certains de nos points de service, nous les traitons à des bureaux centraux, qui sont situés à proximité de ces points de service. Vous pouvez transmettre vous-même les documents de mainlevée à l'un de ces bureaux, par télécopieur ou par voie électronique, ou l'exploitant de l'entrepôt peut le faire pour vous. Pour de plus amples renseignements sur les services alternatifs, communiquez avec un agent du SIAD de l'ADRC. Le numéro de téléphone de ce service figure à l'annexe C de cette publication ainsi que dans l'annuaire téléphonique dans la section réservée aux gouvernements.

Heures de service des bureaux de douane de l'ADRC

Il y a 22 bureaux de douane qui offrent le service commercial 24 heures sur 24. D'autres fournissent ce service de 8 h à minuit, tandis que certains sont ouverts pour accorder la mainlevée des expéditions commerciales seulement durant les heures normales de bureau (p. ex. de 8 h à 17 h).

Si vous importez des marchandises dont vous aurez besoin immédiatement dans la production ou la fabrication de produits, il peut être avantageux pour vous d'obtenir la mainlevée de votre expédition en dehors des périodes de pointe. En effet, comme il y a moins d'encombrement du trafic et de personnes dans les files d'attente pour le service au comptoir en dehors des heures d'affluence, nous devrions pouvoir accorder la mainlevée de votre expédition plus rapidement.

Vous pouvez obtenir plus de précisions sur les profils du trafic durant les heures de bureau et les périodes de pointe en vous adressant à votre bureau de douane. Pour obtenir une liste de tous les bureaux de douane, de leurs adresses, de leurs numéros de téléphone et de leurs heures de service, consultez le mémorandum D1-1-1, *Liste des bureaux de douane* ou communiquez avec un agent du SIAD de l'ADRC. Le numéro de téléphone de ce service figure à l'annexe C de la présente publication ainsi que dans l'annuaire téléphonique, dans la section réservée aux gouvernements.

Différence entre « droits » et « droits de douane »

Les « droits » comprennent les droits ou les taxes imposés en vertu du *Tarif des douanes*, de la *Loi sur la taxe d'accise*, de la *Loi sur l'accise* ou de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*. Les droits de douane ne comprennent que les droits prescrits aux termes du *Tarif des douanes*.

Qui remplit vos documents douaniers et les présente à l'ADRC?

Votre transporteur nous fournit les documents appropriés pour déclarer l'arrivée de vos expéditions. Le mode de transport détermine quel type de document de déclaration le transporteur doit utiliser.

À titre d'importateur, vous devez aussi soumettre des documents de mainlevée ou de déclaration en détail, que vous pouvez soit remplir vous-même ou faire remplir par un courtier pour votre compte. Dans ce document, lorsque nous utilisons le mot **vous**, nous parlons toujours de vous en tant qu'importateur ou de votre courtier en douane, sauf dans le cas de la déclaration des marchandises par le transporteur. Pour plus de renseignements, lisez la section intitulée « Étape 5 – Déclaration en détail », à la page 8 du guide.

Qu'est-ce qu'un courtier en douane et que fait-il?

Nous agréons des courtiers en douane pour exercer les responsabilités relatives aux douanes pour le compte de leurs clients. Les courtiers offrent les services suivants :

- obtenir la mainlevée des marchandises importées;
- acquitter tous les droits exigibles;
- obtenir, remplir et présenter ou transmettre les documents ou les données nécessaires;
- tenir les registres;
- répondre aux questions de l'ADRC après le paiement.

Pour obtenir ces services, vous devrez payer des frais, qui sont établis par la maison de courtage.

Les courtiers **ne** sont **pas** des employés du gouvernement fédéral — ils ne sont pas des fonctionnaires fédéraux.

À titre d'importateur, vous demeurez responsable de tous les droits exigibles jusqu'à ce que vous ou votre courtier les acquittiez. Cette règle est applicable que vous ayez payé ou non le montant exigible à votre courtier.

Comment déterminer d'avance les droits à payer à l'égard d'une expédition

Avant l'arrivée de votre expédition, nous pouvons vous aider à établir le montant des droits qui seront exigibles à l'égard des marchandises. Il est important que vous ayez une description détaillée des marchandises et que vous en connaissiez la valeur et l'origine. Nous pouvons également vous donner des conseils sur la méthode d'établissement de la valeur, le classement tarifaire et le traitement tarifaire appropriés. Vous pouvez aussi demander une décision à l'échelle nationale concernant le classement tarifaire et la méthode d'établissement de la valeur. Pour communiquer avec nous, appelez un agent du SIAD de l'ADRC. Cet agent vous mettra en communication avec un employé spécialisé dans ce type de question. Le numéro de téléphone de ce service figure à l'annexe C de cette publication ainsi que dans l'annuaire téléphonique, dans la section réservée aux gouvernements.

Pour plus de précisions sur le programme de décisions nationales des douanes, consultez le mémorandum D11-11-1, *Décisions nationales des douanes (DND)*.

Toutes les marchandises commerciales que vous introduisez au Canada sont assujetties aux droits de douane et à la taxe sur les produits et services (TPS), à moins qu'elles ne soient exonérées ou libres de droits. Quelles que soient les devises que vous utilisez pour payer vos marchandises, vous devez toujours convertir la valeur de ces dernières en monnaie canadienne pour déterminer les droits exigibles.

Selon les marchandises ou leur valeur, certains autres droits ou taxes peuvent s'appliquer, notamment les droits d'accise et la taxe d'accise sur les articles de luxe, comme les bijoux et sur l'alcool.

Droits antidumping et droits compensateurs

En vertu de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, nous imposons des droits compensateurs sur les marchandises importées qui causent un préjudice à l'industrie canadienne en raison d'un subventionnement dans le pays d'origine. Nous pouvons aussi imposer des droits antidumping sur les marchandises que vous importez au Canada à des prix inférieurs à leur prix de vente dans le pays d'origine. Pour obtenir de plus amples renseignements, consultez la brochure intitulée *Guide d'autocotisation LMSI* et les mémorandums des séries D14 et D15.

Étape 1 – Enregistrement de votre entreprise d'importation

À titre d'importateur commercial, vous devez avoir un numéro d'entreprise pour votre compte des importations-exportations.

Numéro d'entreprise (NE)

Le numéro d'entreprise (NE) se compose de 15 caractères : un numéro d'identification de neuf chiffres, qui désigne l'entreprise, suivi de deux lettres et de quatre chiffres désignant le programme et chaque compte. Le système comprend maintenant les principaux programmes de l'ADRC auxquels de nombreuses entreprises peuvent s'inscrire, soit :

- TPS;
- retenues sur la paie;
- impôt sur le revenu des sociétés;
- importations-exportations (désigné par RM).

Par exemple, le numéro de votre compte des importations-exportations pourrait ressembler à celui-ci :

123456789RM0002

Pour plus de précisions sur le NE et sur la façon dont il influe sur votre entreprise, consultez la publication de l'ADRC intitulée *Le numéro d'entreprise et vos comptes de Revenu Canada*. Si votre entreprise est située au Québec, consultez la publication intitulée *Le numéro d'entreprise et vos comptes de Revenu Canada au Québec*.

Ouverture d'un compte des importations-exportations du NE

Vous pouvez présenter une demande de numéro d'entreprise ou ajouter un compte des importations-exportations à un numéro d'entreprise déjà existant en appelant le 1 800 959-5525. Vous pouvez également obtenir un numéro d'entreprise en remplissant un formulaire RC1, *Demande d'un numéro d'entreprise (NE)*, ou le formulaire RC57, *Demande d'un numéro d'entreprise (NE) – Québec*, que vous pouvez vous procurer à n'importe quel bureau de l'ADRC ou sur la page de notre site Web **www.ccra-adrc.gc.ca** intitulée « Formulaires et publications ». Faites parvenir le formulaire dûment rempli au bureau des services fiscaux le plus près. La liste de ces bureaux figure dans l'annuaire téléphonique dans la section réservée aux gouvernements. Nous vous ouvrirons gratuitement un compte dès que nous aurons reçu le formulaire.

Utilisation de votre compte des importations-exportations du NE

Vous devez indiquer le numéro de votre compte des importations-exportations sur vos documents douaniers pour la plupart des expéditions qui entrent au Canada.

Ce compte sert uniquement aux fins de l'importation ou de l'exportation. Si vous n'utilisez pas votre compte, il expirera au bout de deux ans. Pour le réactiver, vous n'avez qu'à communiquer avec un bureau de douane. S'il se produit un changement dans votre situation, (p. ex. un changement de nom ou d'adresse), vous devez nous le signaler le plus tôt possible.

ans la plupart des cas, le transporteur déclare votre expédition à l'ADRC lorsqu'elle arrive au point de déclaration, à la frontière internationale.

Vous devez déclarer la plupart des marchandises que vous importez. Nous avons énuméré les rares exceptions dans le mémorandum D3-1-1, *Règlement sur l'importation, le transport et l'exportation des marchandises.*

Documents utilisés pour déclarer une expédition

Votre transporteur doit déclarer toutes les marchandises commerciales que vous importez au Canada en remplissant un document de contrôle du fret (DCF) approuvé ou, dans le cas du fret ferroviaire et maritime, en transmettant les données par voie électronique, au moyen de l'échange de données informatisées (EDI), avant d'arriver à la frontière canadienne.

Vous n'avez pas à utiliser de DCF si vous êtes dans l'une des situations suivantes :

- vous bénéficiez des privilèges de mainlevée à la ligne d'inspection primaire (lisez la page 17 pour plus de précisions);
- vous transportez personnellement l'expédition et vous obtenez la mainlevée en présentant la déclaration en détail des marchandises et en payant les droits au bureau de douane où les marchandises sont arrivées.

our obtenir la mainlevée de vos marchandises, vous pouvez suivre l'une des deux méthodes suivantes :

- mainlevée avec déclaration en détail complète et paiement;
- mainlevée contre documentation minimale (MDM).

Nous pouvons aussi vous autoriser à transmettre les renseignements nécessaires à la mainlevée par EDI. Pour tout renseignement supplémentaire sur cette option, consultez l'annexe B intitulée « Autres services offerts », à la page 17 du guide.

Mainlevée contre documentation minimale (MDM)

La MDM vous permet d'accélérer la mainlevée de vos marchandises en n'effectuant la déclaration en détail et le paiement de vos expéditions qu'après que nous avons accordé la mainlevée. Pour profiter de ce privilège, vous devez déposer aux douanes un montant de garantie approuvé.

Notre objectif est de traiter dans les délais suivants les **demandes de mainlevée** qui sont complètes et exactes et qui n'exigent ni un examen des marchandises ni une vérification de permis :

Mainlevée contre documentation minimale (MDM)

- Échange de données informatisées (EDI) — 45 minutes
- Mainlevée automatisée EDI — 5 minutes
- Papier — 2 heures

Documents exigés dans le cadre de la MDM

À moins que nous n'examinions votre expédition, nous en accordons la mainlevée selon le système MDM lorsque vous la déclarez en présentant un document de contrôle du fret rempli, les licences d'importation ou les certificats sanitaires et, dans la plupart des cas, deux exemplaires d'une facture dûment remplie. Pour plus de précisions sur ces documents, lisez la section intitulée « Étape 5 – Déclaration en détail », à la page 8 du guide.

Dépôt d'une garantie

Pour profiter de la MDM, qui vous permet de faire des chèques non visés, vous devez déposer une garantie aux douanes. Vous pouvez déposer cette garantie à l'échelle locale ou à l'échelle nationale, selon que vous avez besoin ou non d'obtenir la mainlevée de vos expéditions à différents bureaux de douane du pays.

Vous pouvez déposer l'une des garanties suivantes :

- argent comptant;
- chèque visé;
- obligations transférables du gouvernement du Canada;
- cautionnements douaniers de l'ADRC (Revenu Canada) qu'une banque à charte ou un établissement financier approuvé a émis.

À titre d'importateur, le montant de votre garantie est basé sur un montant égal aux droits mensuels moyens, moins la TPS, que vous deviez au cours de l'année précédente et cela, jusqu'à un maximum de 10 millions de dollars.

Dans certaines régions vous pouvez déposer dans un bureau une garantie visant la mainlevée aux bureaux situés à proximité. Par exemple, vous pouvez déposer une garantie au bureau du centre-ville de Toronto, et nous l'accepterons à l'Aéroport international Pearson.

Numéro de transaction

Nous identifions chaque expédition au moyen d'un numéro de transaction unique à 14 chiffres, qui nous permet de suivre votre expédition tout au long du processus douanier. Quand vous choisissez l'option de paiement en espèces, nous attribuons un numéro de transaction aux documents de déclaration en détail lorsque vous les présentez pour obtenir la mainlevée des marchandises.

Si vous bénéficiez des privilèges de la MDM, nous vous attribuons un numéro unique de compte-garantie à cinq chiffres. Ce numéro est toujours constitué des cinq premiers chiffres du numéro de transaction. Une fois que vous aurez reçu votre numéro de compte-garantie, vous devrez l'inscrire, sous forme de code à barres, sur vos documents de mainlevée et de déclaration en détail relatifs à toutes les expéditions futures.

Autres services offerts

Si vous devenez un importateur établi ayant un bon dossier d'observation et un volume d'importations élevé, nous vous offrons d'autres services afin d'accélérer notre traitement et la mainlevée de vos marchandises.

Pour plus de précisions sur ces autres services de mainlevée et de traitement accélérés, consultez l'annexe B, à la page 17 du guide.

Il se peut que vous ne passiez pas par cette étape du processus d'importation, car nous n'examinons pas toutes les expéditions avant d'en accorder la mainlevée. En vertu de la *Loi sur les douanes*, nous avons le droit de choisir au hasard des expéditions, aux fins de vérification de l'observation, ou de prélever des échantillons en quantités raisonnables. La fréquence des examens dépend de votre dossier d'observation et de celui des autres personnes ou organismes concernés par l'expédition ainsi que du type de marchandises que vous importez.

Pourquoi examinons-nous les marchandises?

Nous pouvons décider d'examiner votre expédition pour l'une des raisons suivantes :

- déceler les marchandises dont l'importation est prohibée ou restreinte (p. ex. le matériel pornographique et les stupéfiants) ou les marchandises de contrebande;
- satisfaire aux exigences législatives d'autres ministères fédéraux (p. ex. l'inspection de la viande et les licences d'importation);
- nous assurer que les marchandises respectent la législation douanière (c.-à-d. en vérifier la description, la valeur, la quantité et le marquage par rapport aux renseignements figurant sur la facture).

Coûts de l'examen

Comme les transporteurs doivent nous permettre d'examiner les expéditions, il se peut que vous ayez finalement à payer les frais associés au chargement et au déchargement du fret. Vous devrez peut-être aussi acquitter des frais de services spéciaux pour les heures de travail et les frais de déplacement d'un agent de douane lorsque celui-ci effectue des examens et accorde la mainlevée des marchandises à d'autres endroits que les installations de douane désignées, ou lorsque vous avez besoin de services après les heures de bureau.

ous devez soumettre des documents de déclaration en détail définitifs à l'égard des expéditions que vous importez au Canada. Dans la plupart des cas, les documents de déclaration en détail complets se composent des éléments suivants :

- deux exemplaires du document de contrôle du fret (DCF);
- deux exemplaires de la facture;
- deux exemplaires remplis du formulaire B3, *Douanes Canada – Formule de codage*;
- les licences d'importation, les certificats sanitaires ou les formulaires exigés par d'autres ministères fédéraux;
- une Formule A, *Certificat d'origine* (au besoin).

Vous pouvez présenter des copies papier de ces documents ou, si vous avez notre autorisation, transmettre les renseignements par voie électronique, au moyen du EDI. Pour plus de renseignements sur les options offertes à cet égard pour le contrôle du fret, la mainlevée et la déclaration en détail par voie électronique, lisez l'annexe B intitulée « Autres services offerts », à la page 17 du guide.

Document de contrôle du fret

Votre transporteur utilise le DCF pour déclarer votre expédition à l'ADRC. Le DCF le plus souvent utilisé est le formulaire A8A, *Document du contrôle du fret des douanes*. Ce type de document nous sert de registre initial de l'arrivée de l'expédition. Il est aussi utilisé pour toutes les expéditions transportées sous douane jusqu'à un bureau de douane intérieur, un entrepôt d'attente ou un entrepôt de stockage.

Votre transporteur doit également vous envoyer une copie du DCF afin de vous informer de l'arrivée de votre expédition.

Le DCF doit porter un numéro de contrôle du fret (NCF) sous forme de code à barres. Les quatre premiers chiffres du NCF doivent correspondre au code du transporteur réservé au transporteur.

Facture

Vous pouvez utiliser l'un des trois modes de facturation suivants :

- une facture des douanes canadiennes, que vous ou le vendeur pouvez remplir (le mémorandum D1-4-1, *Exigences des douanes canadiennes relatives aux factures*, explique comment remplir cette facture);
- une facture commerciale contenant les mêmes renseignements qu'une facture des douanes canadiennes;
- une facture commerciale indiquant les noms de l'acheteur et du vendeur, le pays d'origine et le prix payé ou à payer et donnant une description des marchandises et une indication de leur quantité, **ainsi** qu'une facture des douanes canadiennes contenant le reste des renseignements.

Si vous bénéficiez du privilège de MDM, votre facture doit comprendre les éléments suivants :

- votre nom et le numéro de votre compte des importations-exportations;
- le nom de l'exportateur;
- l'unité de mesure et la quantité des marchandises;
- la valeur estimative des marchandises en dollars canadiens;
- une description détaillée des marchandises;
- le pays d'origine des marchandises;
- un numéro de transaction, en code à barres, inscrit sur la facture.

Pour plus de précisions sur la mainlevée contre documentation minimale, lisez la section intitulée « Mainlevée contre documentation minimale (MDM) », à la page 7 du guide.

Formulaire B3, *Douanes Canada – Formule de codage*

Pour déclarer en détail des marchandises commerciales, vous devez habituellement indiquer les renseignements sur le formulaire B3, *Douanes Canada – Formule de codage*, qui doit comprendre les éléments suivants :

- votre nom d'importateur et votre numéro de compte des importations-exportations;
- une description des marchandises;
- la date d'expédition directe;
- le traitement tarifaire;
- le pays d'origine;
- le classement tarifaire;
- la valeur en douane;
- les taux de droits ou de taxe appropriés;
- le calcul des droits exigibles.

Il peut se révéler plus complexe de déterminer certains de ces éléments, dont le classement tarifaire, la valeur en douane et l'origine de vos marchandises. Pour plus de précisions sur ces éléments et sur la façon dont nous pouvons vous aider, lisez l'annexe A, à la page 15 du guide.

À titre de nouvel importateur, vous aurez peut-être besoin d'aide pour remplir le formulaire B3. La brochure intitulée *L'importation de marchandises au Canada à des fins commerciales* explique, étape par étape, comment remplir ce formulaire. Il serait bon que vous consultiez aussi le mémorandum D17-1-10, *Codage des documents de déclaration en détail des douanes*.

Licences d'importation, certificats sanitaires ou formulaires exigés par d'autres ministères fédéraux

Certaines marchandises sont assujetties aux exigences d'autres ministères fédéraux et elles peuvent devoir être accompagnées de licences, de certificats ou faire l'objet d'examens. Nous appliquons, au nom de ces ministères, les dispositions législatives qui concernent l'importation.

Par exemple, l'Agence canadienne d'inspection des aliments examine certains produits de la viande et accorde des licences pour leur importation. En outre, toutes les drogues dont l'importation est restreinte ou contrôlée doivent être accompagnées d'une licence d'importation de Santé Canada.

Le ministère des Affaires étrangères et Commerce international exige des licences d'importation pour les marchandises telles que les textiles et les vêtements, les produits agricoles et les produits d'acier, ainsi que certains produits alimentaires tels que les produits laitiers, la volaille et les œufs.

Nous prenons les mesures suivantes :

- vérifier les licences ou effectuer des inspections pour le compte d'autres ministères fédéraux;
- retenir les marchandises, s'il y a lieu.

Veuillez communiquer avec le ministère fédéral concerné pour savoir de quels documents vous aurez besoin, le cas échéant. Pour plus de précisions sur les exigences des autres ministères fédéraux, consultez les mémorandums de la série D19.

Certificats d'origine

Nous utilisons des certificats d'origine pour justifier le traitement tarifaire que vous demandez sur le formulaire B3. Le traitement tarifaire dépend de plusieurs accords commerciaux qui peuvent vous être avantageux, parce qu'ils offrent des taux de droits préférentiels. Il n'est pas nécessaire de présenter le certificat au moment où nous accordons la mainlevée de votre expédition, mais vous devez l'avoir en votre possession lorsque vous effectuez la déclaration en détail.

Il existe quatre types de certificats d'origine :

- **Certificat d'origine pour l'ALENA, l'ALECI ou l'ALECC**

  Vous devez avoir un certificat d'origine si vous demandez des taux de droits de douane préférentiels à

l'égard de marchandises en provenance des États-Unis ou du Mexique, en vertu de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), l'Accord de libre-échange Canada-Israël (ALECI), si vous demandez des taux de droits de douane préférentiels pour des marchandises en provenance d'Israël ou de tout autre bénéficiaire de l'ALECI, ou un certificat d'origine Canada-Chili (ALECC).

Ce certificat doit être rempli par un représentant du fabricant qui connaît bien le procédé de fabrication et qui peut attester que l'expédition est admissible aux taux de droits préférentiels en vertu de l'ALENA de l'ALECI ou de l'ALECC.

Bien, que nous ne demandions pas de certificat d'origine ALENA, ALECI ou ALECC pour la mainlevée ou la déclaration en détail de vos marchandises, vous devez conserver un certificat valable avec vos registres douaniers et nous le présenter sur demande.

Si votre expédition est évaluée à moins de 1 600 $, vous pouvez utiliser une déclaration signée sur votre facture provenant de l'exportateur, au lieu d'un certificat d'origine officiel (Seul ALENA).

- **Formule A, *Certificat d'origine* ou la *Déclaration d'origine de l'exportateur***

  Ce formulaire s'applique aux marchandises visées par le tarif de préférence général (TPG) ou le tarif des pays les moins développés (TPMD). Il est délivré par l'exportateur dans le pays d'origine des marchandises.

Pour plus de précisions sur le certificat d'origine, consultez les mémorandums de la série D11.

Paiement en espèces

Si vous choisissez l'option de paiement en espèces, nous vous accorderons la mainlevée de vos marchandises une fois que nous aurons vérifié si tous vos documents de déclaration en détail sont exacts et complets et que nous aurons reçu votre paiement.

Lorsque vous payez en espèces, nous mettons votre dossier à jour dans notre système informatique, qui imprime un relevé détaillé de codage (RDC). Vous recevrez un exemplaire estampillé du RDC portant la mention « droits acquittés », qui constitue votre reçu.

Vous pouvez vous servir d'une carte de crédit pour acquitter des droits exigibles dont les montants n'excèdent pas 500 $. Nous acceptons aussi des chèques non certifiés si leur montant ne dépasse pas 2 500 $ et que les conditions énumérées ci-dessous sont remplies :

- vous avez deux pièces d'identité, dont l'une est une carte de crédit reconnue ou un permis de conduire valide du Canada;
- aucun ou un seul de vos chèques à l'ADRC ou Revenu Canada a déjà été retourné parce qu'il était sans provision;
- aucune pénalité n'est comprise dans le paiement que vous faites;
- le chèque est celui d'une institution financière reconnue au Canada;
- le chèque n'a pas été établi par un tiers et n'est pas libellé à l'ordre d'un tiers.

Si vous ne répondez pas à tous les critères énoncés plus haut, vous pouvez quand même payer par chèque non certifié si le montant à payer ne dépasse pas 500 $. Si nous ne vous permettons pas d'utiliser de tels chèques pour le paiement d'un montant ne dépassant pas 2 500 $ parce que vous ne remplissez pas une ou plusieurs des conditions mentionnées ci-dessus, vous pourrez bénéficier à nouveau de ce privilège un an après la date de votre dernier chèque sans provision.

Certains bureaux de douane du Canada sont équipés pour accepter les paiements par carte de débit. Étant donné que cette option de paiement n'est pas disponible dans tous les bureaux de douane, nous vous conseillons de communiquer avec votre bureau local afin d'établir si cette option y est offerte. Vous pouvez aussi demander à votre courtier de payer en votre nom.

Déclaration en détail

Vous devez présenter vos documents de déclaration en détail définitifs au plus tard cinq jours ouvrables après que nous avons accordé la mainlevée des marchandises. Pour plus de précisions, lisez la section intitulée « Étape 5 – Déclaration en détail », à la page 8 du guide.

Paiement

Pour acquitter les droits exigibles à l'égard des marchandises dont nous accordons la mainlevée selon le système MDM, vous avez les choix suivants :

- vous pouvez payer tous les mois en vous basant sur notre facture mensuelle;
- vous pouvez effectuer n'importe quel nombre de paiements provisoires basés sur les relevés quotidiens que nous vous envoyons.

N'oubliez pas que, lorsque vous déposez une garantie, vous bénéficiez des privilèges d'utilisation de chèques non visés pour n'importe quel montant que vous devez. À chaque mois nous vous facturerons sur le formulaire K84, *Relevé de compte de l'importateur/courtier*, pour tous les documents de déclaration en détail que nous aurons traités entre le 25e jour d'un mois et le 24e jour du mois suivant. Vous devez faire votre paiement au plus tard le dernier jour ouvrable de ce mois.

Pénalités

Si vous **ne** présentez **pas** vos documents de déclaration en détail ou si notre ordinateur est incapable de valider les documents dans le délai de cinq jours, nous vous facturerons une pénalité pour production tardive de la déclaration en détail par expédition. Si vous produisez vos documents de déclaration en détail en retard à plus d'une reprise, vous pourriez recevoir un avis vous informant que vous devez présenter la déclaration en détail des marchandises à temps pendant une période déterminée. Si vous ne vous conformez pas à cet avis, vous vous verrez imposer une pénalité supplémentaire.

Intérêt
Si vous n'acquittez pas les droits dans le délai prescrit, nous vous facturerons de l'intérêt sur le solde en souffrance, à un taux prescrit. Vous recevrez un avis exigeant que vous acquittiez les droits exigibles dans un délai déterminé.

Correction des documents de déclaration en détail

Une fois que vous avez présenté vos documents de déclaration en détail définitifs, nous introduisons les données dans notre système informatique, lequel imprime un RDC indiquant les erreurs de codage et de calculs et expliquant brièvement la façon de les corriger.

Lorsque nous décelons des erreurs, nous vous retournons les documents de déclaration en détail aux fins de correction.

Étape 6 – Entreposage de l'expédition

Après que votre transporteur nous a déclaré une expédition, il se peut que vous désiriez placer celle-ci temporairement dans une installation d'entreposage agréée approuvée en attendant la mainlevée des douanes. Cela signifie que des marchandises à l'égard desquelles les droits n'ont pas été acquittés sont acheminées sous contrôle douanier, ailleurs qu'à un point frontalier ou un aéroport.

Entrepôt d'attente

Ces installations d'entreposage agréées par l'ADRC appartiennent au secteur privé, qui veille à leur exploitation pour l'entreposage à court terme et l'examen de marchandises importées en attendant la mainlevée des douanes. Les exploitants d'entrepôts fixent eux-mêmes les frais d'entreposage et de manutention qu'ils demandent. Vos marchandises peuvent demeurer dans un entrepôt d'attente pendant une période pouvant aller jusqu'à 40 jours.

Pour plus de précisions, consultez le mémorandum D4-1-4, *Entrepôts d'attente des douanes*.

Entrepôt de stockage

Vous pouvez placer les marchandises importées et les produits canadiens qui sont destinés à l'exportation dans un entrepôt de stockage des douanes pendant une période maximale de quatre ans s'il s'agit, par exemple, de marchandises en consignation ou en stock ou de marchandises que vous prévoyez exporter. Vous pouvez ainsi bénéficier d'un report intégral des droits (y compris la TPS) à l'égard des marchandises qui demeurent en entrepôt jusqu'au moment de leur exportation. Les droits ne sont exigibles que sur la fraction de ces marchandises qui entrent sur le marché canadien.

Les opérations à valeur ajoutée que peuvent subir les marchandises placées dans un entrepôt de stockage comprennent :

- l'étiquetage et le marquage;
- l'emballage et le remballage;
- l'essai des marchandises et la séparation des marchandises défectueuses de celles de première qualité;
- la dilution, le découpage, le fendage, le rognage et le limage;
- le démontage de marchandises ou le remontage de marchandises qui ont été démontées en vue de l'emballage, de la manutention ou du transport.

Les entrepôts de stockage font partie du programme de report des droits. Pour plus de précisions, lisez l'annexe A.

Pour plus de renseignements, consultez les mémorandums D4-1-0 et D4-1-2, *Règlement concernant les entrepôts de stockage des douanes*.

Lieu de garde

Après 40 jours, si vous ne récupérez pas vos marchandises de l'entrepôt d'attente, nous les transportons, à vos frais, dans un lieu de garde. Le cas échéant, nous vous informons du fait que si vos marchandises ne sont pas officiellement dédouanées et déclarées en détail ou exportées dans les 30 jours qui suivent la date de l'avis, les marchandises sont confisquées au profit du gouvernement fédéral, qui en disposera. Vous êtes responsables de tous les frais engagés par l'ADRC si cette dernière dispose de vos marchandises par un moyen autre que la vente. Pour plus de détails, veuillez consulter le mémorandum D4-1-5, *Règlement sur l'entreposage des marchandises*.

Étape 7 – Cotisations et règlement des différends

Présentation des documents de déclaration en détail

Lorsque vous importez des marchandises, vous êtes responsable de veiller à ce que les renseignements fournis dans votre déclaration en détail soient corrects. Vous devez indiquer le classement tarifaire, l'origine et la valeur en douane des marchandises importées. Une fois que les renseignements de la déclaration en détail ont été reçus, une détermination présumée est faite à l'égard du classement tarifaire, de l'origine et de la valeur en douane des marchandises.

Autorajustement

Si vous croyez avoir commis une erreur dans votre déclaration en détail, et si nous n'avons pas encore fait une révision, vous devez corriger les renseignements dans les 90 jours qui suivent votre constatation de l'erreur si le changement n'a aucun impact sur le revenu ou si vous nous devez de l'argent. Si le changement apporté aux renseignements de la déclaration en détail donne lieu à un remboursement des droits et des taxes acquittés, une demande de remboursement peut être présentée, dans la

plupart des cas, jusqu'à quatre ans de la date de déclaration des marchandises.

Lorsque l'autorajustement donne lieu à un montant de droits exigibles plus élevé, vous êtes responsable de payer ce montant ainsi que l'intérêt qui s'applique. Si l'autorajustement réduit le montant des droits exigibles, nous rembourserons les droits de douane, et un remboursement ou un crédit pour la taxe sur les produits et services sera accordé, s'il y a lieu.

Relevé détaillé de rajustement (RDR)

Si nous devons effectuer un rajustement de vos documents de déclaration en détail, ou si nous voulons confirmer les changements que vous avez apportés, nous vous le ferons savoir en vous envoyant un RDR. Sur ce relevé, nous vous demanderons d'acquitter dans les 30 jours les droits supplémentaires exigibles et l'intérêt à payer en raison du rajustement. Nous utiliserons également le relevé pour vous informer des remboursements et de l'intérêt qui vous sont dus. Un relevé vous sera envoyé même lorsque le rajustement ne touche pas le revenu et ne change aucunement les montants de droits.

Nouvelles cotisations

Il se pourrait que nous établissions une révision si nous remettons en question le classement tarifaire, la valeur en douane ou le pays d'origine que vous avez déclarés pour votre expédition. Cette révision peut être faite avant ou après que vous avez apporté des changements aux renseignements qui figurent dans votre déclaration en détail. Dans la plupart des cas, nous disposons de quatre ans suivant la date de déclaration pour établir une révision à l'égard du classement tarifaire, de l'origine ou de la valeur en douane des marchandises.

Si vous ne comprenez pas les raisons de l'établissement de la nouvelle cotisation, vous pouvez communiquer avec l'agent responsable. Si vous n'êtes pas d'accord avec cette décision, vous pouvez nous demander de l'examiner à nouveau en présentant un *Avis de contestation*.

Contestation d'une décision de l'ADRC

À titre d'importateur, vous ou votre représentant avez le droit de demander une révision impartiale de la plupart des décisions que nous prenons par rapport au classement tarifaire, à l'origine et à la valeur des marchandises importées. Un agent des appels prendra alors une décision au nom du commissaire de l'ADRC.

Si vous voulez que nous procédions à la révision d'une décision, vous devez présenter une demande à cette fin au plus tard 90 jours après la date où nous avons rendu la décision initiale. En règle générale, vous devez remplir un formulaire B2, *Douanes Canada – Demande de rajustement*. Toutefois, si vous désirez contester le classement tarifaire de certaines marchandises prohibées, vous pouvez nous écrire. Vous pouvez remettre votre avis de contestation, adressé à la Division des appels, à n'importe lequel des bureaux de douane du Canada, mais il est préférable cependant que vous le remettiez dans l'un des bureaux de douane situés dans la région où la mainlevée des marchandises a été accordée.

Pour plus de renseignements sur ce processus de révision, consultez le mémorandum D11-6-7, *Processus de règlement des différends pour les importateurs en ce qui concerne l'origine le classement tarifaire et la valeur en douane de marchandises importées*.

Droits d'appel

Si vous n'êtes pas d'accord avec la décision du commissaire, vous avez le droit d'en appeler. Si vous en appelez d'une décision qui **ne** se rapporte **pas** à des marchandises prohibées classées comme étant obscènes, de la pornographie juvénile ou de la propagande haineuse, vous devez interjeter appel au Tribunal canadien du commerce extérieur (TCCE). À cette fin, vous devez déposer par écrit un avis d'appel au commissaire **et** au secrétaire du TCCE au plus tard 90 jours après que nous vous avons communiqué la décision du commissaire.

Le TCCE est un tribunal quasi-judiciaire indépendant qui étudie les litiges soumis par les importateurs ou les producteurs canadiens. Il joue le rôle d'un organisme impartial auquel les ministères responsables des politiques, comme le ministère des Finances Canada, peuvent renvoyer certaines questions aux fins de résolutions. Le TCCE publie des avis d'audience dans la *Gazette du Canada* au moins 21 jours avant toute audience.

Si vous communiquez avec le secrétaire du TCCE avant une audience, vous pourrez comparaître devant le TCCE pour expliquer la façon dont la question à l'étude influe sur votre entreprise.

Vous pouvez interjeter appel de la décision du TCCE à la Cour fédérale d'appel, sur un point de droit, dans les 90 jours suivant cette décision.

Si vous n'êtes pas d'accord avec la décision du commissaire relative à la nouvelle cotisation et que cette décision se rapporte à des marchandises obscènes, à de la pornographie juvénile ou à de la propagande haineuse, vous avez le droit d'interjeter appel auprès d'une cour provinciale. À cette fin, vous devez déposer par écrit un avis d'appel au commissaire **et** au greffier de la cour provinciale au plus tard 90 jours après que nous vous avons communiqué la décision du commissaire.

Vous pouvez interjeter appel de la décision de la cour provinciale à une cour supérieure, sur une question de droit, dans les 90 jours suivant cette décision.

Vous êtes responsable des frais administratifs du tribunal et de vos propres frais juridiques pour les appels portés devant le TCCE, la cour fédérale d'appel et les cours provinciales à moins que les tribunaux en aient décidé autrement.

Importations par la poste

Lorsque vous importez par la poste des marchandises dont la valeur n'excède pas 20 $, celles-ci sont exemptées de droits, conformément au *Décret de remise visant les importations par la poste.*

Importations d'une valeur inférieure à 1 600 $

La Société canadienne des postes (SCP) vous livrera les expéditions commerciales d'une valeur inférieure à 1 600 $. Au moment de la livraison, la SCP vous présente un formulaire E14, *Formulaire douanier des importations postales*, sur lequel nous avons évalué d'avance chaque article et indiqué les taux de droits applicables. Ce formulaire indique le classement tarifaire des marchandises, les taux de droits, la valeur en douane des marchandises et le total des droits et taxes exigibles à l'égard des marchandises importées.

En ce qui concerne les marchandises importées par la poste, la SCP fournit des renseignements à l'ADRC, lui présente les marchandises aux fins d'examen et perçoit et remet en votre nom les droits exigibles. La SCP vous demande des frais de 5 $ (8 $ pour les expéditions par poste prioritaire) pour compenser certains des coûts qu'elle engage pour exercer ces fonctions.

Si vous n'acceptez pas le montant de la cotisation indiqué sur le formulaire E14, les deux possibilités suivantes s'offrent alors à vous :

- Vous pouvez faire une demande de remboursement **après** avoir acquitté le montant des droits et taxes indiqué. À cette fin, vous devez remplir une demande de rajustement (formulaire B2G) et nous examinerons alors votre demande;
- Vous pouvez faire une demande de révision **avant** d'avoir acquitté le montant des droits et taxes indiqué. À cette fin, cochez la case « retourner aux douanes » sur le formulaire E14. Une fois que la SCP nous aura retourné le colis, nous communiquerons avec vous et si les droits et taxes restent applicables, nous examinerons le formulaire E14. La SCP vous livrera ensuite l'article de courrier une seconde fois et elle percevra les droits exigibles.

Pour plus de précisions sur les importations par la poste, consultez les mémorandums de la série D5.

Importations d'une valeur de 1 600 $ ou plus

Nous vous informerons de l'arrivée des expéditions postales d'une valeur de 1 600 $ ou plus. Vous devrez alors présenter vos documents de MDM ou la déclaration en détail des marchandises et acquitter les droits au bureau de douane le plus près avant que nous puissions accorder la mainlevée.

Pour plus de renseignements, lisez la section intitulée « Étape 5 – Déclaration en détail », à la page 8 du guide.

Importations par messagerie

Si vous importez des marchandises dont la valeur n'excède pas 20 $, elles sont exemptées des droits en vertu du *Décret de remise visant les importations par messager.* Cette exemption ne couvre toutefois pas les boissons alcooliques et les produits du tabac. Pour plus de précisions, consultez le mémorandum D8-2-16, *Décret de remise à l'égard d'importations par messager.*

Importations d'une valeur inférieure à 1 600 $

Bon nombre de services de messagerie internationaux qui transportent des marchandises en grandes quantités participent au programme des expéditions de faible valeur (EFV).

À moins que nous n'examinions votre expédition, nous pouvons accorder presque instantanément la mainlevée des marchandises commerciales que vous importez par l'entremise de services de messagerie participant au programme des EFV si les conditions suivantes sont remplies :

- les marchandises ont une valeur en douane approximative inférieure à 1 600 $ et **ne** sont **pas** prohibées, contrôlées ou réglementées;
- le service de messagerie a conclu avec vous une entente écrite l'autorisant à vous livrer les marchandises après que nous aurons accordé la mainlevée en vertu du programme;
- vous avez déposé une garantie aux douanes.

Lorsque nous accordons la mainlevée dans le cadre du programme des EFV, le service de messagerie doit déclarer toutes les expéditions qui arrivent en même temps sur une liste de fret et de mainlevée globale. Cette liste doit indiquer l'importateur de chaque expédition. Le service de messagerie vous avisera de l'arrivée de votre expédition.

Vous devez nous soumettre vos documents de déclaration en détail au plus tard le 24e jour du mois qui suit celui où nous avons accordé la mainlevée des marchandises. Vous devez acquitter les droits exigibles à la fin du mois au cours duquel vous avez présenté la déclaration en détail des marchandises.

Pour plus de précisions sur les expéditions de faible valeur par messagerie, consultez le mémorandum D17-1-2, *Marchandises commerciales de faible valeur.*

Importations d'une valeur de 1 600 $ ou plus

Le service de messagerie vous informera de l'arrivée des expéditions d'une valeur de 1 600 $ ou plus. Vous devrez présenter la déclaration en détail des marchandises et acquitter les droits en espèces ou par chèque visé avant que nous puissions en accorder la mainlevée. Nous accepterons aussi des chèques non visés pour les montants ne dépassant pas 2 500 $.

Si vous bénéficiez des privilèges de MDM, le service de messagerie peut vous livrer immédiatement les marchandises une fois que nous avons accordé la mainlevée. Pour plus de précisions, lisez la section intitulée « Mainlevée contre documentation minimale (MDM) », à la page 7 du guide.

Pour plus de renseignements sur la déclaration en détail de votre expédition, lisez la section intitulée « Étape 5 – Déclaration en détail », à la page 8 du guide.

Protection des Canadiens

À l'ADRC, nous appliquons les lois et les règlements sur l'importation afin d'assurer le mieux-être économique et social des Canadiens et des entreprises canadiennes.

Il est dans votre intérêt d'en connaître le plus possible au sujet de la déclaration, de la mainlevée, de la déclaration en détail et du paiement des droits afin de veiller à mener vos affaires conformément à la loi. Si vous faites les choses correctement chaque fois que vous importez des marchandises, vous-même et l'ADRC économiserez du temps et de l'argent.

Observation et rapidité du service

Nous croyons que la plupart de nos clients respectent volontairement la loi une fois qu'ils ont compris leurs obligations et qu'ils savent comment y satisfaire.

Lorsque vous vous conformez à la loi, vos marchandises ne sont assujetties qu'à un examen occasionnel effectué au hasard, ce qui réduit le temps nécessaire à leur mainlevée et vos frais d'entreprise.

Pour déterminer si vous-même, vos marchandises ou votre transporteur présentez un risque élevé ou un faible risque, nous utilisons des profils d'observation et des profils de marchandises permettant de cibler les expéditions pour examen, selon les principes de gestion du risque.

Pénalités pour non-observation

À l'ADRC, nous reconnaissons que certaines personnes tentent volontairement d'enfreindre la loi en falsifiant les documents de déclaration en détail, en s'adonnant à la contrebande, en donnant une fausse désignation ou en sous-évaluant des marchandises.

En ce qui concerne les contrevenants, la *Loi sur les douanes* nous permet de saisir les marchandises et les véhicules dans lesquels celles-ci ont été transportées.

La sévérité des mesures que nous prenons en cas de contrebande de marchandises commerciales dépend des circonstances entourant l'infraction. Afin d'être justes et cohérents, nous jugeons chaque cas selon des paramètres préétablis, et nous intentons des poursuites pour les délits plus graves, comme la fraude.

Si vous contrevenez à la loi, vous pouvez vous attendre à ce que nous examinions par la suite vos marchandises plus souvent jusqu'à ce que vous la respectiez.

Règlement des litiges

Vous pouvez en appeler si vous n'êtes pas d'accord avec les raisons pour lesquelles nous avons saisi vos marchandises. Pour profiter de ce mécanisme de règlement des litiges, vous devez nous faire parvenir une lettre indiquant que vous avez l'intention d'en appeler. Vous avez 30 jours à partir de la date de la saisie pour nous faire parvenir cette lettre. Vous pouvez présenter des renseignements supplémentaires à l'appui de votre appel à une date ultérieure.

Si vous n'êtes pas d'accord avec notre décision définitive, vous avez 90 jours à partir de la date de celle-ci pour faire appel devant la Cour fédérale du Canada afin de justifier votre appel.

Renseignements supplémentaires

Pour plus de renseignements :

- téléphonez au SIAD de l'ADRC. Vous trouverez des renseignements et des numéros de téléphone à l'annexe C, à la page 19 du guide;
- procurez-vous les autres publications de l'ADRC;
- visitez notre site Web à **www.ccra-adrc.gc.ca**

Commentaires et suggestions

Nous nous sommes engagés à vous fournir un service de qualité, accessible, fiable et ponctuel. Si vous avez des commentaires à formuler au sujet du service que vous recevez, demandez à voir le surintendant du bureau de douane où le service a été fourni. Le surintendant étudiera la question pour vous. Vous pouvez aussi écrire au gestionnaire concerné dans un bureau de douane ou, encore, au :

Commissaire
Agence des douanes et du revenu du Canada
Ottawa ON K1A 0L5

es membres de notre personnel peuvent vous aider à déterminer correctement le classement tarifaire, la valeur en douane, l'origine et les taux de droit et de taxe applicables. Ils vous fourniront également sur demande des décisions écrites. Vous pouvez communiquer avec nous en appelant un agent du SIAD de l'ADRC. Cet agent vous mettra en communication avec un employé spécialisé dans le domaine qui vous concerne. Le numéro de téléphone de ce service figure à l'annexe C de cette publication ainsi que dans l'annuaire téléphonique dans la section réservée aux gouvernements.

Valeur en douane

La valeur en douane est essentiellement le prix que vous payez pour les marchandises (le prix de vente) converti en devises canadiennes et rectifié par addition ou déduction de certains montants. Par exemple, les montants ajoutés au prix de vente comprennent les redevances, les licences et les commissions de vente. Les montants déduits incluent les ristournes que vous recevez et les frais de courtage payés par le vendeur.

La méthode de la valeur transactionnelle, qui est la principale méthode utilisée au Canada pour l'établissement de la valeur des marchandises importées, est fondée sur un ensemble de règles internationales découlant de l'Accord sur l'Organisation mondiale du commerce (OMC), aussi appelé Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT), dont le Canada et la plupart de ses principaux partenaires commerciaux sont signataires.

Pour qu'on puisse utiliser la méthode fondée sur la valeur transactionnelle, il doit y avoir eu une vente dans le pays d'origine, aux fins d'exportation au Canada, et il doit également y avoir un prix payé ou à payer pour les marchandises.

Dans les rares cas où vous ne pouvez pas utiliser la méthode fondée sur la valeur transactionnelle, vous pouvez utiliser d'autres méthodes pour établir la valeur en douane des marchandises. Pour plus de renseignements sur ces méthodes d'établissement de la valeur, consultez le mémorandum D13-3-1, *Méthodes de détermination de la valeur en douane*.

Pour plus de précisions sur la façon d'établir la valeur en douane de vos expéditions, consultez les mémorandums de la série D13.

Classement tarifaire

De nombreux pays commerçants, dont le Canada, les États-Unis, le Japon et la Grande-Bretagne, utilisent le système harmonisé (SH) de classement. Au Canada, le numéro de classement est constitué de 10 chiffres :

- les six premiers chiffres sont normalisés ou harmonisés pour tous les pays utilisant le tarif international;
- les septième et huitième chiffres servent aux fins commerciales du Canada;
- les deux derniers chiffres sont le suffixe statistique.

Exemple
Le classement tarifaire des chaussures en cuir pour femmes est :

6403.59.90.92

6403.59 – numéro tarifaire international
90 – numéro canadien aux fins commerciales
92 – suffixe statistique

Sur votre facture, il doit y avoir suffisamment de renseignements pour vous permettre d'identifier les marchandises, de déterminer la quantité et d'établir correctement le classement tarifaire. Si la facture contient ces renseignements, vous pouvez éviter de nouvelles cotisations de droits ultérieures.

Une fois que vous aurez identifié les marchandises, vous pourrez déterminer le numéro de classement tarifaire en vous reportant au *Tarif des douanes* et à ses notes explicatives.

Il est important que vous utilisiez les numéros de classement tarifaire et les suffixes statistiques exacts. Nous devons fournir des renseignements sur le commerce à Statistique Canada. Les données que ce ministère extrait de la facture et du formulaire B3 aident à tracer un portrait fidèle de la situation économique du Canada. Ce portrait sert, à l'échelle nationale, à établir la politique monétaire et à promouvoir les intérêts canadiens à l'étranger et il est utilisé, à l'échelle internationale, par les étrangers qui songent à investir au Canada.

Par conséquent, toutes les données doivent être exactes, en particulier celles concernant les expéditions en provenance des États-Unis, étant donné que ce pays échange des données sur les importations avec nous.

Les dispositions spéciales de classement qui sont énoncées dans le Chapitre 99 du *Tarif des douanes* sont propres au Canada et accordent aux importateurs des taux de droits préférentiels. Ces dispositions éliminent ou réduisent le taux de droits de douane pour les marchandises admissibles selon certaines conditions, telles que l'utilisation ultime des marchandises au Canada. Une fois que vous aurez déterminé le numéro de classement tarifaire initial à 10 chiffres des Chapitres 1 à 97, vous devrez vérifier si vos marchandises peuvent être classées dans l'un des codes tarifaires spéciaux qui figurent au Chapitre 99.

Vous pouvez trouver des exemplaires du *Tarif des douanes* et des notes explicatives dans la plupart des bureaux de douane. Pour plus de précisions sur le système de classement du Canada, consultez les mémorandums de la série D11.

Origine

C'est le pays d'origine de vos marchandises qui sert à déterminer l'accord commercial et le traitement tarifaire applicables dans leur cas. Si ce pays a signé un accord commercial avec le Canada, certaines marchandises

pourront bénéficier d'un taux de droits de douane préférentiel ou réduit.

Une fois que vous aurez établi le traitement tarifaire et le classement tarifaire des marchandises, vous pourrez déterminer le taux de droits de douane qui s'y applique.

Pour plus de renseignements sur les règles d'origine et les traitements tarifaires, consultez les mémorandums de la série D11.

Exonération de droits

Vous pouvez profiter des programmes de drawback, de remboursement et de remise de l'ADRC, qu'on appelle collectivement programme d'exonération de droits. Vous pouvez vous en servir pour réduire, éliminer ou différer les droits de douane à l'égard des marchandises admissibles. Ces programmes et d'autres permettent aux entreprises canadiennes d'être plus concurrentielles sur le marché international.

Drawbacks

Grâce aux programmes de drawbacks, les personnes admissibles peuvent recevoir un remboursement intégral ou partiel des droits de douane payés à l'égard d'articles qu'elles importent dans certains cas pour fabriquer des marchandises destinées à l'exportation. Vous pouvez aussi obtenir des drawbacks à l'égard de certaines marchandises que vous utilisez à des fins déterminées et qui sont consommées au Canada. Pour plus de renseignements sur les drawbacks, consultez les mémorandums de la série D7.

Programme de report des droits

Le programme de report des droits vous permet de reporter le paiement des droits sur les marchandises qui sont destinées à l'exportation ou qui entrent dans la fabrication de telles marchandises. Si vous désirez participer à ce programme, vous devez en faire la demande.

Remboursements

Vous pouvez obtenir un remboursement intégral ou partiel des droits que vous avez payés sur les marchandises exportées ou détruites, les marchandises défectueuses, les manquants ou l'équipement que vous avez retiré des marchandises et retourné au fabricant pour qu'il vous accorde un crédit. Pour plus de renseignements sur ces remboursements, consultez les mémorandums de la série D6.

Remises

L'ADRC a le mandat d'appliquer un large éventail de lois et de règlements, y compris des décrets de remise et d'autres décrets du conseil. Toutes les marchandises qui entrent au Canada, même celles qui sont importées ou exportées temporairement, sont assujetties à des droits calculés sur leur pleine valeur, à moins qu'une exonération entière ou partielle de ces droits ne soit prévue dans une disposition législative ou réglementaire particulière. Il se peut que cette disposition ne s'applique qu'aux marchandises importées par un importateur donné. Les principaux programmes de remise sont décrits ci-après.

Programmes des importations temporaires

En vertu de ces programmes :

- les marchandises que vous importez temporairement en vue d'une foire commerciale sont admissibles en franchise des droits;
- les marchandises que vous exportez temporairement aux États-Unis à des fins de réparation sous le couvert d'une garantie sont admissibles en franchise des droits et des taxes;
- les marchandises que vous importez temporairement pour les utiliser dans une situation d'urgence sont admissibles en franchise des droits (mais vous devrez exporter toutes celles qui n'auront pas été consommées ou détruites au cours de l'urgence lorsqu'elles ne seront plus nécessaires).

Programmes des exportations temporaires

Le Programme des marchandises canadiennes à l'étranger vous permet d'obtenir, à certaines conditions, une exonération intégrale ou partielle du paiement des droits sur les marchandises que vous exportez à l'étranger en vue de réparations, d'ajouts ou d'autres travaux et que vous réimportez ensuite au Canada.

Le *Décret de remise sur les aéronefs civils canadiens, les moteurs d'aéronefs canadiens et les simulateurs de vol canadiens réparés à l'étranger* décrit et explique les conditions auxquelles une remise peut vous être accordée sur la différence entre la taxe et les droits payés ou à payer sur la valeur de la réparation des marchandises que vous avez exportées pour réparation.

Le *Règlement sur la déclaration en détail ou provisoire de marchandises des nos tarifaires 9971.00.00 et 9992.00.00* fixe les taux de droits de douane à prélever sur les marchandises de toute origine qui sont retournées au Canada après avoir été exportées aux États-Unis, au Chili ou au Mexique pour y être réparées ou modifiées, que ces réparations soient couvertes ou non par une garantie.

Les marchandises originaires du Canada et les marchandises qui ont été déclarées en détail, dédouanées et ensuite exportées peuvent être retournées au Canada en vertu des numéros tarifaires 9813.00.00 ou 9814.00.00 respectivement si leur valeur n'a pas augmenté et si elles n'ont pas été combinées à d'autres articles à l'étranger.

Annexe B – Autres services offerts

Nous offrons aux importateurs établis un large éventail de services dont bon nombre font appel à la technologie de l'EDI et permettent aux clients bénéficiant des privilèges de la MDM de ne plus avoir à présenter de déclarations sur support papier.

Programme de mainlevée à la ligne d'inspection primaire

Les options de service suivantes de mainlevée à la ligne d'inspection primaire réduisent la durée du traitement aux fins de la mainlevée des marchandises commerciales, ainsi que l'encombrement du trafic aux postes frontaliers.

Système d'examen avant l'arrivée (SEA)

Le SEA est l'une des options de la mainlevée à la ligne d'inspection primaire offerte aux importateurs. Les documents de mainlevée du SEA se composent d'une feuille maîtresse indiquant la date et l'heure approximatives de l'arrivée de l'expédition, des données de la facture, ainsi que de l'original de toute licence requise.

Vous devez nous présenter les documents ou les données du SEA dans les 30 jours précédant l'arrivée des marchandises au Canada, afin que nous puissions traiter les documents et introduire le numéro de contrôle du fret, ainsi que la recommandation de mainlevée ou de renvoi à l'examen, dans notre système informatique. La recommandation de mainlevée sera prête dès l'arrivée des marchandises si votre demande est soumise au moins :

- EDI 1 heure à l'avance
- Papier 2 heures à l'avance

À l'arrivée de votre expédition, nous en accorderons la mainlevée en quelques minutes, à moins qu'un examen ne soit nécessaire.

Pour plus de précisions sur la mainlevée à la ligne d'inspection primaire, consultez le mémorandum D17-1-5, *Importation de marchandises commerciales.*

Système de mainlevée pour les importateurs fréquents (SMIF)

Le SMIF est l'autre option de mainlevée à la ligne d'inspection primaire. À condition que vous ayez un bon dossier de conformité, vous pouvez demander à bénéficier des privilèges du SMIF pour la mainlevée des expéditions à faible risque et à faibles recettes que vous importez fréquemment. Si vous êtes admissible, nous vous attribuerons un numéro d'autorisation qui figurera sur votre document d'importation préapprouvé identifiant les expéditions du SMIF.

Lorsque les marchandises arrivent à la frontière, le transporteur présente le document d'importation portant le numéro d'autorisation et de transaction en code à barres, une description des marchandises et les factures connexes. Nous introduisons le code à barres dans notre système informatique afin de confirmer que vous bénéficiez des privilèges du SMIF pour les marchandises en question, et l'agent de douane décide ensuite s'il doit accorder la mainlevée de l'expédition ou la renvoyer pour examen.

Système de transmission des avis de mainlevée (STAM)

Le STAM comprend quatre caractéristiques : la transmission des avis de mainlevée automatique, la certification d'arrivée, la demande d'information sur l'état de l'expédition et le message automatique de mise à jour.

Si vous êtes autorisé à utiliser la caractéristique de transmission des avis de mainlevée automatique du STAM, vous pouvez demander à ce que les données confirmant la mainlevée de vos marchandises vous soient transmises par voie électronique sous la forme d'un message UN/EDIFACT (Règles des Nations Unies concernant l'échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport) communiqué à votre boîte aux lettres électronique au moyen d'un réseau EDI de tiers, aussi appelé réseau à valeur ajoutée (RVA), par le truchement de la passerelle internet des douanes ou des lignes de télécommunication SAED. Le message du STAM peut aussi servir à mettre à jour vos systèmes, à planifier les livraisons et à amorcer l'établissement de la déclaration en détail, et vous permet d'aviser les autres parties par voie électronique et d'accélérer la livraison de vos expéditions.

Si nous vous avons autorisé à utiliser la certification d'arrivée, vous pouvez communiquer bilatéralement par voie électronique avec nous afin de nous aviser de l'arrivée des marchandises expédiées. En outre, vous pouvez vérifier si nous avons traité la documentation de la mainlevée concernant votre expédition en vous servant de la caractéristique de demande d'information sur l'état de l'expédition ou en recevant un message automatique de mise à jour. Si vous décidez de transmettre un message de certification d'arrivée, nous pouvons vous aviser si la mainlevée a été accordée à l'égard des marchandises ou si elles ont été renvoyées à des fins d'examen.

Mainlevée fondée sur l'échange de données informatisées (EDI)

La mainlevée par EDI vous permet de transmettre par voie électronique toutes les données nécessaires à la mainlevée, y compris les données de la facture, au Système de soutien de la mainlevée accélérée des expéditions commerciales (SSMAEC). Après avoir examiné les données transmises, un agent de douane vous fait part de sa décision concernant la mainlevée en utilisant le rapport sur la transmission des avis de mainlevée du STAM/SAED. Pour plus de renseignements sur la mainlevée par EDI, communiquez avec l'Unité du commerce électronique à Ottawa, au 1 888 957-7224 ou consultez la brochure intitulée *L'Échange de documents informatisés et la mainlevée des marchandises.*

Passerelle internet des douanes

La passerelle internet des douanes a été mise en place le 31 juillet 2000. Il s'agit d'un moyen de rechange pour communiquer des données aux douanes. Les clients peuvent demander de communiquer leurs données de déclarations en détail B3 du SAED, leurs données de mainlevée du SSMAEC, d'envoyer des messages d'arrivée et de recevoir leurs messages de mainlevée du STAM par internet. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec l'Unité du commerce électronique au 1 888 957-7224 ou consulter notre site Web à **https ://reg-pki-ext.ccra-adrc.gc.ca/pki/welcome_f.htm**

Système automatisé de licences des Affaires étrangères et des douanes (SALAED)

En vertu du SALAED, les importateurs et les courtiers présentent une demande de permis au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI). Le MAECI transmet alors à notre SSMAEC, par voie électronique, les renseignements relatifs au permis. L'importateur ou le courtier transmet les renseignements relatifs à la mainlevée et le SSMAEC compare les données de mainlevée au permis délivré par le SALAED. Un inspecteur des douanes traite alors les renseignements relatifs à la mainlevée et au permis et lorsque la mainlevée est accordée à l'égard des marchandises un avis est envoyé au MAECI afin de l'informer que le permis a été utilisé.

Système automatisé d'échange de données des douanes (SAED)

À l'ADRC, nous offrons une solution de rechange à la présentation de copies papier du formulaire B3, et nous traitons 96 % de tous ces formulaires au moyen du SAED. Ce système vous donne également accès aux rapports et fichiers afin de vous aider dans la préparation électronique du formulaire B3.

Si vous êtes autorisé à utiliser le SAED, vous pouvez vous servir des moyens de télécommunication pour transmettre directement à notre système informatique tous les renseignements de votre formulaire B3.

Déclaration en douane (DECDOU)

La norme DECDOU est un autre moyen de transmission électronique des données de la déclaration en détail. Cette norme internationale est fondée sur un système des Nations Unies semblable au SAED et appelé EDIFACT.

Système d'EDI pour les frets maritime et ferroviaire

Grâce à ce système, les transporteurs et les agents maritimes et ferroviaires peuvent transmettre par voie électronique toutes les données de leurs déclarations à l'ADRC concernant le navire et le fret, et ce, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, au moyen de la norme de télécommunication ANSI X12.

Pour plus de renseignements sur le système d'EDI pour les frets maritime et ferroviaire, le SAED, la DECDOU ou le STAM, communiquez avec le gestionnaire de ces programmes à Ottawa, au (613) 954-6341.

Interface entre les douanes et l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA)

Les marchandises qui doivent répondre à des exigences de l'ACIA peuvent être dédouanées au moyen de l'EDI dans certains endroits. L'interface sert de modèle pour la conclusion d'ententes semblables avec d'autres ministères du gouvernement. Si vous aimeriez vous renseigner sur cette interface, veuillez communiquer avec le gestionnaire responsable à Ottawa au (613) 952-2996.

Système de traitement des déclarations commerciales réglées au comptant (STDCC)

Le STDCC se veut un système automatisé libre-service qui a été conçu pour faciliter le processus de préparation des documents nécessaires pour obtenir la mainlevée des importations commerciales. Des ordinateurs personnels ont été installés aux comptoirs de bureaux de douane désignés. Le STDCC calcule les droits et les taxes exigibles en fonction des renseignements d'importation que vous introduisez par rapport à vos marchandises. Le système imprime ensuite un exemplaire du formulaire B3.

Un agent de douane introduit les données du formulaire B3 dans le SSMAEC et achemine le formulaire à la caisse. Une fois que vous avez déclaré les marchandises, vous recevez un exemplaire estampillé du formulaire portant la mention « droits acquittés », et vous êtes libre de prendre livraison de vos marchandises.

Bibliothèque des douanes pour les petites entreprises

La Bibliothèque des douanes pour les petites entreprises (BDPE) est un site Internet de l'ADRC qui offre un service électronique des douanes 7 jours sur 7, 24 heures par jour.

La BDPE renferme des renseignements généraux sur les processus d'importation et d'exportation, y compris des traitements tarifaires, des taux de droit, un convertisseur de taux de change, des avis des douanes et des communiqués de presse. Vous avez également accès par liens à d'autres sites Internet tels que celui d'autres ministères du gouvernement, d'administrations douanières à l'étranger, de société de transport et de transitaires.

Vous pouvez remplir et imprimer le formulaire B3, et le présenter à votre bureau de douane local. Vous pouvez également imprimer des formulaires tels que la Formule A et le formulaire B2, *Douanes Canada – Demande de rajustement*, afin de les remplir à la main.

À l'avenir, vous serez peut-être en mesure d'effectuer vos propres transactions au moyen de l'Internet, de payer vos droits par voie électronique et d'obtenir la mainlevée de vos marchandises importées à partir de votre propre bureau.

Annexe C – Système d'information automatisé des douanes (SIAD)

Le SIAD est un service téléphonique informatisé de 24 heures sur 24 qui répond automatiquement à tous les appels et qui fournit des renseignements généraux sur les douanes. Vous pouvez utiliser un téléphone à clavier pour écouter des renseignements enregistrés portant sur une foule de sujets douaniers tels que les importations personnelles, les exemptions accordées aux voyageurs, les importations et les exportations commerciales, les renseignements postaux, les taux d'échange des devises, le programme CANPASS et les accords commerciaux.

Le service est disponible dans les deux langues officielles. Si vous téléphonez pendant les heures de bureau, le système peut aussi transmettre l'appel à un agent de douane qui vous fournira des renseignements plus précis, au besoin.

Si vous utilisez un téléphone à cadran, vous ne pouvez pas avoir accès aux renseignements enregistrés du SIAD. Toutefois, si vous appelez pendant les heures ouvrables du SIAD, votre appel sera acheminé directement à un agent.

Vous pouvez communiquer avec le SIAD gratuitement partout au Canada en composant le 1 800 959-2036. Si vous appelez de l'extérieur du Canada, vous pouvez communiquer avec le SIAD en composant le (204) 983-3700 ou le (506) 636-5067. Des frais d'interurbain sont applicables.

Pour de plus amples renseignements sur le SIAD, veuillez consulter la brochure intitulée RC4040, *Système d'information automatisé des douanes*.

IMPORTATION D'ALIMENTS, D'ANIMAUX ET DE VÉGÉTAUX

L'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) fournit des services fédéraux d'inspection liés à la salubrité des aliments, à la protection des végétaux et à la santé des animaux. Nous menons ces activités en vertu de 13 lois fédérales et de 34 ensembles de règlements et assumons nos responsabilités grâce à 14 programmes distincts. Nous sommes le plus grand organisme de réglementation à caractère scientifique du Canada.

La plupart des produits agricoles peuvent entrer au Canada à condition qu'ils soient conformes à certaines restrictions et soient accompagnés des documents requis. Ces documents sont les permis d'importation, les certificats phytosanitaires et zoosanitaires, les certificats de classement et d'inspection et/ou les licences. Les exigences varient selon l'origine, la destination et les produits en cause.

En outre, l'importation d'équipement agricole usagé, de machinerie agricole et d'autres articles pouvant contenir de la terre est interdite. Il est important de s'assurer que la machinerie est propre et exempte de terre ou d'autres débris.

Pour connaître toutes les exigences, visitez le site web de l'ACIA (www.inspection.gc.ca) et cliquez sur le lien donnant accès au Système automatisé de référence à l'importation, un outil interactif. Vous pouvez aussi communiquer avec un des trois Centres de service à l'importation (CSI) de l'Agence. Ces centres traitent les documents ainsi que les demandes concernant les exigences d'importation pour tous les produits inspectés par l'ACIA.

CENTRES DE SERVICE À L'IMPORTATION DU CANADA

CSI de l'Est
7 h à 23 h (heure locale)
Téléphones : 1-877-493-0468 (Canada et États-Unis)
1-514-493-0468 (tous les autres pays)
Fax : 1-514-493-4103

CSI du Centre
7 h à minuit (heure locale)
Téléphones : 1-800-835-4486 (Canada et États-Unis)
1-905-612-6285 (tous les autres pays)
Fax : 1-905-612-6280

Centre de l'Ouest
7 h à minuit (heure locale)
Téléphones : 1-888-732-6222 (Canada et États-Unis)
1-604-666-9240 (tous les autres pays)
Fax : 1-604-270-9247
Information sur EDI : 1-604-666-7073

D'autres restrictions peuvent s'appliquer dans le cadre de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES). Pour plus de renseignements sur la CITES, appelez au 1-800-668-6767 ou visitez le site suivant : www.cws-scf.ec.gc.ca/cites

QUESTIONS FISCALES

Les renseignements contenus dans cette section du manuel ont été préparés par Finances Canada et mettent brièvement l'accent sur les quatre principaux secteurs au sein desquels des obligations en matière d'impôt sont susceptibles d'affecter les transporteurs routiers étrangers domiciliés aux États-Unis ou au Mexique et menant des activités commerciales au Canada.

Il est conseillé aux transporteurs routiers étrangers de consulter un fiscaliste compétent afin d'obtenir une opinion au sujet des obligations en matière d'impôt découlant de leur situation particulière.

Les associations professionnelles suivantes pourront être en mesure de vous référer à un fiscaliste canadien compétent :

L'Institut Canadien des Comptables Agréés
277, rue Wellington Ouest
Toronto (Ontario) M5V 3H2 CANADA
Téléphone : +1 (416) 977-3222
Télécopieur : +1 (416) 977-8585
http://www.cica.ca/cica/cicawebsite.nsf/public/homepage

Comptables généraux accrédités
CGA-Canada
700-1188, rue Georgia Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique) V6E 4A2 CANADA
Téléphone : (604) 669-3555 ou 1-800-663-1529
Télécopieur : (604) 689-5845
http://www.cga-canada.org/

Association du Barreau canadien
Bureau national de l'ABC
L'Association du Barreau canadien
902-50, rue O'Connor
Ottawa (Ontario) K1P 6L2
Téléphone : (613) 237-2925 ou (613) 237-1988 ou 1-800-267-8860
Télécopieur : (613) 237-0185
Courriel : info@cba.org

1. Taxe sur les carburants

Le gouvernement fédéral impose une taxe d'accise de 10 cents le litre sur l'essence et de 4 cents le litre sur le carburant diesel. Pour de plus amples renseignements généraux, consultez la publication « Répertoire des taxes fédérales, provinciales et territoriales sur la consommation de l'énergie et des impôts dans le secteur du transport au Canada » disponible en ligne : http://www.fin.gc.ca/tocf/2001/sdscat_f.html

Les taxes provinciales sur les carburants varient et elles sont coordonnées en vertu de l'Entente internationale concernant la taxe sur les carburants. Consultez la section 5 de ce manuel pour obtenir de plus amples renseignements et pour trouver des personnes-ressources.

2. Taxe sur les produits et services/taxe de vente harmonisée (TPS/TVH)

La TPS/TVH est une taxe de consommation fédérale qui s'applique à la plupart des produits et services vendus au Canada. En règle générale, les personnes qui exploitent une entreprise au Canada sont tenues de s'inscrire aux fins de la TPS/TVH et de percevoir cette dernière sur les ventes de leurs produits et services effectuées au Canada et de réclamer ensuite, sous forme d'un crédit, toute TPS/TVH payée sur les dépenses d'entreprise (par exemple : carburant et réparations).

Un non résident (par exemple, une entreprise de camionnage mexicaine) peut être tenu de s'inscrire auprès de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) aux fins de la TPS/TVH selon le montant de son activité économique au Canada. Des renseignements supplémentaires sur le mode d'application de la TPS/TVH aux personnes non résidantes peuvent être trouvés dans la publication *Renseignements sur la TPS/TVH pour les non-résidents qui font affaire au Canada.*

http://www.ccra-adrc.gc.ca/F/pub/gp/rc4027fq/rc4027fq.html

La TPS/TVH s'applique à tous les services de transport de marchandises nationaux fournis au Canada. Cependant, les services de marchandises internationaux, y compris à la fois les services de marchandises au départ et à l'arrivée, sont exempts de la TPS/TVH. Pour de plus amples renseignements sur le mode d'applicatin de la TPS/TVH à l'industrie des services de marchandises, veuillez consulter la publication intitulée *Renseignements sur la TPS/TVH pour les transporteurs de marchandises.*

http://www.ccra-adrc.gc.ca/F/pub/gp/rc4080fd/rc4080fd.html

En règle générale, tous les biens importés au Canada sont soumis à la TPS/TVH sur la valeur à l'acquitté au moment de l'importation. Cependant, pour les camions engagés dans le transport commercial international, les marchandises importées au Canada peuvent être exemptes de la TPS/TVH pourvu que le véhicule ne soit pas utilisé par la suite pour des services nationaux de transport de marchandises. Pour une discussion sur ces règles, veuillez consulter la publication : *Mémorandum sur la TPS 300-8 : Produits importés.*

http://www.ccra-adrc.gc.ca/F/pub/gm/g300-8fm/LISEZ-MOI.html

Pour des clarifications sur tout ce qui précède ou sur toute autre question reliée à la TPS/TVH, n'hésitez pas à entrer en contact avec l'ADRC en appelant au **Service de renseignements généraux sur la TPS/TVH** à l'un des numéros sans frais suivants : 1-800-959-5525 (service en anglais) ou 1-800-959-7775 (service en français).

3. Fiscalité des entreprises (fiscalité des compagnies de transport étrangères au Canada)

Les compagnies de transport étrangères dont les véhicules circulent au Canada dans le cours de leurs activités commerciales, de fait celles qui ont leur siège aux États-Unis ou au Mexique, ne sont généralement pas assujetties à l'impôt fédéral et provincial sur le revenu des sociétés au Canada.

Les bénéfices des compagnies de transport ayant leur siège aux États-Unis sont exonérés de l'impôt fédéral sur le revenu des sociétés au Canada en vertu de l'article VIII de la Convention fiscale Canada-États-Unis (É.-U.), selon laquelle de telles sociétés devraient être assujetties à l'impôt exclusivement dans le pays où elles résident.

En vertu de l'artice VII de la Convention fiscale Canada-Mexique, les bénéfices des compagnies de transport ayant leur siège au Mexique sont exempts de l'impôt fédéral sur le revenu des sociétés au Canada dans la mesure où ces bénéfices ne sont pas attribués à un établissement stable de ces compagnies situées au Canada. Une compagnie de transport ayant son siège à l'étranger n'est généralement pas exploitée au Canada par un établissement stable y étant situé.

Les compagnies de transport étrangères n'ayant pas d'établissement stable au Canada sont en effet exonérées de l'impôt provincial sur le revenu des sociétés au Canada.

4. Impôt sur le revenu des particuliers

Les employés d'entreprises de camionnage mexicaines, qui résident au Mexique, ne paieront probablement pas d'impôt canadien sur le revenu pour les salaires, traitements et autres formes semblables de rémunération provenant de leurs activités d'emploi (camionnage) effectuées au Canada. En vertu du paragraphe 2 de l'article 15 de la Convention fiscale Canada-Mexique, un résident du Mexique peut gagner un revenu d'emploi au Canada sans payer l'impôt canadien sur le revenu, pourvu que l'employé soit présent au Canada pour un total de moins de 183 jours au cours de toute période de douze mois commençant ou finissant au cours de l'année civile concernée et que l'une ou l'autre des conditions suivantes soient respectées :

(1) les salaires ou traitements sont payés par un résident du Mexique (soit l'entreprise de camionnage) ou en son nom, cet individu n'exploitant pas cette entreprise au Canada par le biais d'un établissement stable;

(2) une telle rémunération gagnée au Canada totalise moins de 1500 $ CAN au cours de l'année civile concernée.

Dans le cas d'une rémunération gagnée par des employés d'entreprises américaines de camionnage, l'exonération des impôts canadiens est encore plus évidente. En vertu du paragraphe 3 de l'article XV de la Convention fiscale Canada-États-Unis (É.-U.), la rémunération provenant d'un résident des États-Unis, en lien avec un emploi exercé régulièrement dans plus d'un état (c'est-à-dire pays) sur un navire, un aéronef, un véhicule à moteur ou un train exploité par un résident des États-Unis, ne sera imposable qu'aux États-Unis.